Annaes do Club militar naval

ANNAES
DO
Club Militar Naval
1894
Commemoração do
Centenario
do
PORTO SANTO 1419
B. PERESTRELLO
MADEIRA 1420
ZARCO
CABO BOJADOR 1433
GIL EANNES
FORMIGAS 1431
G. VELHO CABRAL
CEUTA 1415
AÇORES 1432
G. BALDAYA
ANGRA DOS RUIVOS
RIO DO OURO
TANGER 1437
CABO VERDE 1444
D. FERNANDES
GAMBIA 1445
VICENTE DIAS
CADAMOSTO

Annaes

do

Club Militar Naval

Annaes

do

Club Militar Naval

Commemoração do quinto centenario

do

Infante Dom Henrique

Lisboa

Imprensa Nacional

1894

REDACÇÃO

Perante a homenagem prestada pelo enthusiasmo nacional á memoria do inclito Navegador, o Club Militar Naval falsearia o seu programma se deixasse de queimar o mais aromatico insenso do seu modesto thuribulo.

Agremiação de navegadores, conhecendo por dever e exercicio de profissão a importancia culminante dos emprehendimentos que o Infante D. Henrique realisou e incitou, o Club não podia commemorar por fórma mais elevada o 5.º centenario do nascimento do mestre dos seus mestres que encarecendo pela palavra, fallada e escripta, dos seus mais illustrados membros, esses nunca bastante celebrados feitos que fizeram scintillar illustre no universo o nome lusitano.

Em quatro sessões plenarias a que presidiu o nosso consocio ex.mo sr. conselheiro Neves Ferreira, ministro da marinha e ultramar, recitaram as brilhantes conferencias que reproduzimos pela ordem chronologica, n'este numero especial dos *Annaes*, os nossos distinctos camaradas Almeida d'Eça, Braz de Oliveira, dr. Silva Telles e Lopes de Mendonça.

A obra do Infante D. Henrique é tão grandiosa e complexa que cada um dos conferentes a pôde exaltar consoante a predilecção do seu espirito: na arte de navegar surgem ou aperfeiçoam-se as cartas planas, o astrolabio, a variação da agulha e a determinação das correntes maritimas e aereas; em material naval tomam nova feição as antigas naus, a galé, a

barca, o barinel, a caravella, e ás vetustas armas de mão vem juntar-se os *trons* e *engenhos* precursores da artilheria potente; na civilisação, na sciencia e na politica europêa «— transforma o inicio das nossas descobertas em começo de uma nova phase da civilisação, impulsiona a renascença scientifica, deriva para uma esphera mais alta as forças vivas da Europa; nos descobrimentos — é o seu espirito que, illuminando o cerebro dos grandes descobridores do oceano, arrebata a India das mãos poderosas do mahometanismo e arranca ás vagas do Atlantico um continente inteiro».

A esta manifestação intima adheriu o nosso antigo consocio capitão de mar e guerra, sr. Marx de Sori, illustrando a memoria do heroe que festejâmos com a offerta espontanea e valiosa do seu trabalho *Descobrimentos dos portuguezes nos seculos* XV e XVI, que os nossos camaradas encontram na bibliotheca do Club.

Exprimindo o sentir do Club Militar Naval, agradece aos que prestaram o seu intelligente trabalho para realisar tão momentoso e devido preito.

A commissão da redacção dos «Annaes»

O INFANTE D. HENRIQUE

E

A ARTE DE NAVEGAR DOS PORTUGUEZES

PRIMEIRA CONFERENCIA

FEITA EM 19 DE FEVEREIRO DE 1894

POR

VICENTE M. M. C. ALMEIDA D'EÇA

SENHORES E PRESADOS CONSOCIOS:

O Club Militar Naval, querendo solemnisar a celebração do quinto centenario do nascimento do Infante D. Henrique, o inclito iniciador das navegações e descobrimentos dos Portuguezes, entendeu que o melhor meio de commemorar essa tão gloriosa data, era reunir em algumas noites os seus associados para ouvirem uma serie de conferencias ou leituras sobre os assumptos mais importantes referentes ao Infante, ou que com elle e a sua obra tivessem relação; e para realisar essas conferencias dignou-se convidar diversos dos seus socios.

Honrosa, mas difficil incumbencia! Honrosa, porque, se é um dever de bons patriotas celebrar, sempre que a proposito venha, as glorias nacionaes, é uma honra que não póde recusar-se, o ser escolhido para porta-voz d'essa celebração; difficil, porque tendo de se fallar diante de uma assembléa de technicos e de sabedores, quasi se torna impossivel dizer-lhes cousas que não saibam, resumir-lhes estudos que não conheçam, suscitar-lhes idéas que já não tenham.

Mas, senhores, a «disciplina militar prestante», de que falla o nosso epico, e que na marinha portugueza é a tradição nunca desmentida da sua obediencia, manda-nos embarcar n'esta viagem, e não ha que replicar. Cada um de nós dirá o que sabe e como sabe, certo de que a tabella da vossa cortezia *corrigirá os desvios* da nossa insufficiencia. E nenhum de certo carece de maior *correcção* do que eu, a quem, sem que para isso tivesse merecimento, coube determinar o *ponto de partida*

e fazer o primeiro quarto, o *quarto de prima*, como se dizia na linguagem da antiga marinharia portugueza.

Larguemos, pois.

*

* *

Os louvores do Infante D. Henrique e a apreciação dos actos que lhe valeram o cognome de *Navegador*, occupam grandissimo espaço na litteratura patria e estrangeira. Desde a *Chronica* de Azurara até aos *Filhos de D. João I* do sr. Oliveira Martins, é longa a lista dos escriptores que se têem occupado do Infante. Só modernamente, porém, é que se póde dizer fixada a determinação do seu valor, resaltando da téla da historia com tanta mais nitidez quanto é sabido que, nos ultimos tempos, criticos de certa escola cuidaram ver no quadro sombras e manchas, a que deram exagerado vulto; o que veiu a redundar em maior esclarecimento dos serviços prestados á patria pelo glorioso Infante.

Sem nos deixarmos, pois, offuscar por este sentimento de solidariedade que aos da nossa classe, melhor que a nenhuns outros, permitte apreciar os trabalhos do mar, podemos certamente distinguir na vida do Infante D. Henrique duas ordens principaes de factos: os que se referem ao membro da familia reinante de Portugal, filho, irmão e tio de reis, e os que dizem respeito ao promotor das navegações.

Serão os factos da primeira especie menos brilhantes do que se deveria desejar? Haverá que apontar erros de entendimento ou de vontade, da parte do Infante, no desastre de Tanger ou nas intrigas de Alfarrobeira? Não cuido que isto não seja ainda materia para muita discussão. Mas o que certamente o não é, aquillo sobre que me parece não restar duvida, é a influencia do Infante nos destinos da nação navegadora, é a sua iniciativa enorme e absolutamente pessoal no commettimento dos «mares nunca d'antes navegados». Quer a escola critica, á qual ha pouco me referi, que D. Henrique devesse a um irmão, o celebre infante D. Pedro, notavel pelas suas viagens na Europa, a possibilidade de alcançar conheci-

mentos cosmographicos e geographicos que de outra fórma não teria obtido, e sem os quaes nada poderia ter feito. Não duvido, antes o dou por provavel, se não como certo. Mas póde isto desfazer alguma cousa na concepção que se tem formado do Infante D. Henrique, como espirito coordenador d'essas informações e de tantas outras que por varios lados colligiu, director perseverante de todos os emprehendimentos e indicador seguro e consciente do caminho a seguir? Tambem o architecto não levanta por si só o edificio, — antes precisa da coadjuvação de muitos homens desde o humilde cabouqueiro ate ao estatuario insigne, — e comtudo é a elle que cabe a honra e primazia da construcção.

Das duas faces que offerece a historia do Infante D. Henrique, a que diz respeito ás navegações é, pois, a luminosa, e com tanta intensidade que deixa bem no escuro a outra, e de todo a faz esquecer. É por ella que o glorioso Infante é conhecido na historia, é essa que hoje celebrâmos com enthusiasmo de Portuguezes e de marinheiros.

Vejamos as suas mais salientes feições.

*

* *

Quando, em 1415, o Infante D. Henrique regressou da conquista de Ceuta, o theatro do mundo physico certamente apresentava ao seu espirito uma scena de grande confusão: por um lado o que se suppunha ser a sciencia positiva geographica do tempo; por outro as lendas que quasi tinham fóros de verdades; por outro ainda os absurdos que a um espirito esclarecido se patenteavam, resultantes do combate entre essas lendas e as probabilidades de certeza.

Eram conhecidas ao tempo com mais ou menos exactidão, e com bastante imperfeição desenhadas nos portulanos: todas as terras da Europa com as ilhas proximas e os mares que as banham; a costa septentrional da Africa a começar no Cabo Não sobre o Atlantico e d'ahi até ás bôcas do Nilo; para o interior d'essa costa um tanto de terras até aos deser-

tos; a Palestina, a Syria, a Asia Menor, alguma cousa a um e outro lado do Caucaso e pouco mais. No resto da Asia sabia-se da existencia de varias terras, mas só vagamente se lhes marcavam as situações. Da Africa, para o sul do Cabo Não, diziam-se cousas contradictorias. A America sonhava-se porventura na lenda da Antilia. A Australia nem se sonhava. Ainda havia vagas indicações, ligadas a lendas, ácerca de diversas ilhas espalhadas pelo Atlantico. E tudo isto se figurava, para o vulgo pelo menos, em uma terra plana, porque a esphericidade do planeta teria como consequencia a existencia dos antipodas, o que se reputava absurdo.

E as lendas pullulavam, avultando entre ellas a do Mar Tenebroso, a do Equador inhabitavel e a do Preste João. Dizia-se por um lado: não se póde navegar muito para longe das costas que o Atlantico banha, porque a breve trecho se encontra a região das trevas perpetuas, onde o sol se apaga no occaso, povoada de ferozes monstros marinhos, agitada por medonhos e constantes temporaes, promptos a desfazer o fragil baixel que ousasse lá chegar; essa lenda vinha da antiguidade, e foi porventura preconisada pelos Arabes, que assim se desculpariam de não terem continuado nas suas navegações para o occidente. Por outro lado affirmava-se: é certo haver gentes para alem da linha equinoxional; mas n'esta e nas regiões que se lhe avizinham, os raios do sol incidem com tal força que tornam impossivel ali a vida humana, e impossivel, portanto, a communicação dos povos da Europa com os que habitam alem do equador. E, contava-se ainda, ha bem longe da Europa, e d'ella separado por terras de infieis, o reino de um principe christão — o Preste João das Indias; — e anceiava-se por travar relações com esse irmão em crenças.

Tudo isto ouvia e sabia o Infante D. Henrique; de tudo isto se occupou provavelmente nas conversas que teve com os mercadores de Ceuta; d'estes e de outros problemas tratou naturalmente com seu irmão D. Pedro, o grande viajante por terra; e tudo excitava a sua curiosidade.

O desejo de saber é o grande incentivo do progresso das sciencias. Mas n'aquelle tempo o quadro da especulação scien-

tifica estava ainda imperfeitamente traçado, e mais do que esse desejo imperava de ordinario o espirito pratico do proveito material. Haveria proveito em resolver aquelles problemas geographicos? De certo. Se se descobrissem novas terras, ellas seriam occupadas por gente portugueza, quando fossem deshabitadas; seriam conquistadas, se pertencessem a infieis. Vislumbravam-se já productos ricos d'essas regiões, e d'ahi fontes de commercio remunerador. Por ultimo, mas não em derradeiro logar para as idéas da epocha, haveria mouros a converter, pagãos a trazer ao gremio da verdadeira religião, almas a conquistar para a fé christã.

Por tudo isto foi o Infante D. Henrique estabelecer-se no Algarve e designadamente em Sagres, ponta avançada sobre o Oceano, a quem parecia espreitar os segredos, e d'ali começou a lançar a vasta rede dos seus commettimentos, cujas ultimas malhas nem elle sabia ao certo onde iriam ter. Rodeou-se de homens experientes nas varias partes da marinharia, pilotos do Porto frequentadores da carreira de Flandres, marinheiros algarvios habituados á pesca do alto, mestres da construcção de naus nas tercenas de Lisboa, homens de Malhorca sabedores de astrologia e desenhadores de portulanos, porventura até mouros de Ceuta e de outras terras de Marrocos. De todos precisava, para de todos aproveitar o que sabiam, e melhorar consoante fosse necessario. Tal foi a chamada escola de Sagres, não um instituto de sciencias navaes, mas um convivio de conhecimentos diversos, em que todos eram a um tempo mestres e alumnos. Ahi se discutiram os problemas geographicos, e se traçaram os caminhos a tentar; lá se melhorou o instrumento para dominar o mar, passando-se da *barca* e do *barinel,* ainda hoje problematicos, á *caravella* portugueza, o typo do navio dos descobrimentos no seculo xv; ali se corrigiram os portulanos, e se aperfeiçoou o seu uso para a navegação, quando mesmo não seja exacto que lá se inventassem as cartas planas [1].

---

[1] Em trabalhos, publicados já depois da celebração do Centenario, volta-se a pôr em duvida a diuturnidade da permanencia do Infante em

Relativamente á propria essencia do problema geographico, dois seriam os pontos principaes a resolver: quaes eram as terras para o sul do Cabo Não; se havia terras para o occidente das costas da Europa.

Ainda hoje é lição quasi geral que o descobrimento de Porto Santo e o das primeiras ilhas dos Açores foram devidos ao acaso. É sempre uma tempestade que leva um navegador, de regresso da costa de Africa, a encontrar-se fortuitamente com aquellas ilhas. Mas, pensando bem, parece-me evidente que os descobridores de Porto Santo, das Formigas e Santa Maria realisaram esses commettimentos porque a isso foram mandados pelo Infante D. Henrique. Pois não havia já vislumbres da existencia d'aquellas terras? E o Infante, conhecedor da lenda do Mar Tenebroso, não teria a peito destruil-a, por não acreditar n'ella, como não acreditava na do Equador inhabitavel?

Temos, pois, que o Infante D. Henrique procurou determinar a configuração exacta da Africa para alem do ponto onde ella era conhecida, e procurou ainda reconhecer as terras que existissem para o occidente. Estes eram, a bem dizer, os meios. Os fins eram: a acquisição de novos territorios para a Ordem de Christo, da qual o Infante era o Mestre, e consequentemente para Portugal; o desenvolvimento do commercio maritimo; a conquista de almas para a christandade.

Iria mais longe o ideal do Infante? Pensaria já na esphericidade da terra, no caminho por mar para a India, no aniquilamento do poder de Veneza, na espantosa grandeza do nome portuguez? É licito suppol-o. Em todo o caso foi da sua obra que resultaram todas essas consequencias, foi da sua iniciativa que saíu toda a vida externa de Portugal nos seculos XV e XVI, foi por ella que a Europa veiu a saber como era feito o mundo, e que o mundo veiu a conhecer-se todo. E quando, morto o

---

Sagres. Parece-me que ainda haverá muito que investigar a este respeito; creio, comtudo, poder-se affirmar que foi do Algarve, e principalmente dos seus portos occidentaes, que derivou a grande corrente dos descobrimentos nos primeiros tempos.

Infante em 1460, se tinha chegado na costa de Africa ás proximidades da Serra Leoa, e no Atlantico se tinham descoberto os archipelagos dos Açores, Madeira e Cabo Verde, os successores do Navegador não tiveram mais do que persistir no systema por elle adoptado, para chegarem por um lado Bartholomeu Dias ao Tormentoso e Vasco da Gama á India, pelo outro Colombo á America e Magalhães ás ilhas do Pacifico.

Resumindo: o Infante D. Henrique iniciou e deu o grande impulso ao extraordinario movimento geographico do seculo XV; graças aos seus esforços tornou possivel o conhecimento do mundo, até então em grande parte velado aos olhos dos homens da Europa; pessoal e directamente dirigiu o descobrimento da extensa porção da costa africana e das ilhas que povoam o Atlantico septentrional; por esta fórma desenvolveu a arte de navegar e a construcção naval; abriu novos horisontes ao commercio portuguez; deu logar á manifestação do espirito colonisador dos nossos antepassados; augmentou o poder da Ordem de Christo; alargou o ambito da religião do Crucificado; n'uma palavra poz a pedra fundamental no edificio do Portugal maritimo.

Tal foi a obra portentosa que o Infante D. Henrique realisou.

*

* *

Vasta é hoje, senhores, e complicada a sciencia do homem do mar. Quem sabe a serie de disciplinas que ao presente se exigem aos officiaes de marinha, os longos e aturados estudos de mathematicas e sciencias physicas que para ellas são preparatorios, mal poderá imaginar a simplicidade e rudeza dos conhecimentos de que dispunham os primeiros navegadores. Procurando cumprir o programma que deliniei, vou tentar resumir o muito que a este respeito haveria a dizer.

A historia dos diversos passos dados pelos Portuguezes na *arte de navegar* durante o periodo em que elles primaram na carreira dos mares, póde, parece-me, dividir-se em tres principaes capitulos, que marcam outros tantos progressos.

O primeiro mostra a adopção das cartas planas, pondo-se de parte as geographicas. O segundo apresenta a invenção do astrolabio ou o seu aperfeiçoamento, e com elle a determinação da latitude pela altura do sol. O terceiro inclue a descoberta da variação da agulha e as tentativas para por meio da sua determinação achar a longitude. Se a isto accrescentarmos a descoberta do phenomeno dos ventos regulares e das monções, as primeiras investigações feitas sobre as correntes maritimas ou *rilheiros*, como lhes chama D. João de Castro, e ainda sobre outros assumptos, facil é de ver que todas as maravilhas da physica do mar e todos os problemas da navegação foram primordialmente tocados pelos marcantes portuguezes. Se lhes faltou a determinação das longitudes pela comparação das horas, prova-se por muitas passagens dos auctores que elles não ignoravam a theoria, mas apenas careciam do instrumento que podesse medir o tempo com a necessaria exactidão; e de todos é bem sabido que essa delicadeza de construcção só muito modernamente foi attingida nos chronometros, que aliás são instrumentos sujeitos á influencia de diversas circumstancias perturbadoras.

*

*   *

Sem remontar aos tempos anteriores á era dos descobrimentos, direi apenas qual era o estado dos conhecimentos nauticos na epocha do Infante D. Henrique.

Azurara, citando as invectivas do Infante contra as hesitações dos primeires navegantes mandados a descobrir, falla nas opiniões de «quatro mareantes, os quaes, como são tirados da carreira de Flandres ou de outros alguns pontos para que commummente navegam, não sabem mais ter *agulha nem carta de marear*»[1]. Com estas breves palavras fixou Azurara o estado dos conhecimentos de navegação no começo dos desco-

[1] *Chronica do descobrimento de Guiné*, pag. 57.

brimentos. E mais de um seculo depois João de Barros escrevia: «No tempo em que o Infante D. Henrique começou o descobrimento da Guiné, toda a navegação dos mareantes era ao longo da costa, *levando-a sempre por rumo;* da qual tinham suas noticias por signaes de que faziam *roteiros,* como ainda ao presente usam em alguma maneira, e para aquelle modo de descobrir isto bastava»[1].

Vê-se, pois, que a navegação dispunha de dois instrumentos apenas — a *agulha* e a *carta de marear.*

Da primeira tem sido até hoje baldado esforço dos investigadores determinar a verdadeira origem e data de invenção. Basta que saibamos que ella era geralmente conhecida na Europa na segunda metade da idade media e pelo menos desde o seculo XII. Quanto ás cartas, reproducção graphica do contorno das terras e da situação dos logares, se a idéa d'este artificio veiu, como é certo, desde a antiguidade classica, foi tambem só na segunda metade da idade média que ella se desenvolveu, quando os estados mareantes do Mediterraneo recomeçaram as navegações. Foram principalmente os Catalães e os Malhorquinos que a esse, como a muitos outros ramos das sciencias navaes, deram impulso; ácerca d'este assumpto póde dizer-se que o nosso visconde de Santarem, nos seus grandiosos trabalhos sobre a prioridade dos descobrimentos dos Portuguezes, quasi esgotou a materia.

Mas os mappas e portulanos empregados ao tempo em que o Infante D. Henrique começou a dedicar o seu espirito aos problemas que o occupavam, eram mais propriamente o que hoje chamâmos cartas geographicas do que cartas hydrographicas ou maritimas. É certo, que, mal definida ainda, e por muitos negada, a verdadeira fórma da terra, eram tambem por ventura desconhecidas da maioria dos cartographos quaesquer das theorias das projecções, a que hoje obedecem os diversos methodos de construcção das cartas geographicas. Estas reduziam-se, portanto, a um debuxo levemente approximado da

---

[1] *Decadas*, vol. I, pag. 281 (edição de 1778).

realidade; mas com isto se contentava a navegação do tempo, visto que ella se fazia quasi absolutamente á vista das costas. Que, a bem dizer, tudo nos leva a suppôr que n'esses primeiros arreboes da navegação moderna, os mareantes apenas applicavam a pratica das *conhecenças* das terras, sem se auxiliarem de qualquer conhecimento de caracter scientifico.

Mas, começados os descobrimentos do Infante D. Henrique, e conhecida a necessidade de dirigir o rumo para logares situados no meio do Oceano, como as ilhas da Madeira e os Açores, viu-se que aquella navegação por successivas *marcações* de terras conhecidas, como hoje diriamos, não podia servir. D'ahi surgiu a necessidade de fazer cartas que, embora não reproduzissem com rigor as dimensões relativas das terras, permittissem, comtudo, determinar por linhas rectas os rumos a que se devia navegar para demandar certas paragens; e aqui temos como o Infante D. Henrique foi levado ao uso das *cartas planas*. Durante muito tempo se affirmou ter sido elle o seu inventor; hoje presume-se que ellas já eram conhecidas antes do tempo do Infante; mas foi certamente dos descobrimentos portuguezes que derivou a necessidade do seu uso e por conseguinte o seu aperfeiçoamento. Escusado é lembrar o nome de mestre Jacome, Malhorquino, que foi, como quem diz, o cartographo do Infante D. Henrique.

*

* *

Os mareantes portuguezes «depois que quizeram navegar o descoberto, perdendo a vista de terra e engolfando-se no pego do mar, conheceram quantos enganos recebiam na estimativa e juizo das singraduras, que segundo seu modo em vinte e quatro horas davam de caminho ao navio, assim por rasão das correntes como de outros segredos que o mar tem, da qual verdade de caminho a altura é mui certo mostrador. Porém, como a necessidade é mestra de todas as artes, em tempo d'el-rei D. João II, foi por elle encommendado este negocio a mestre Rodrigo e a mestre Joseph Judeu e um Martim

de Bohemia, natural d'aquellas partes, o qual se gloriava de ser discipulo de Joanne de Monte Regio, afamado astronomo entre os professores d'esta sciencia. Os quaes acharam esta maneira de navegar por altura do sol, de que fizeram suas taboadas para declinação d'elle; como ora se usa entre os navegantes já mais apuradamente do que se começou, em que serviam uns grandes astrolabios de pau... de tres palmos de diametro, o qual armavam em tres paus, á maneira de cabrea, por melhorar segurar a linha solar, e mais verificada e distinctamente poderem saber a verdadeira altura d'aquelle logar; posto que levassem outros de latão mais pequenos, tão rusticamente começou esta arte que tanto fructo tem dado ao navegar» [1].

Assim se exprime o Livio portuguez no logar de que ha pouco fiz outra citação. Por estas palavras se vê que a determinação da latitude por meio da altura do sol constitue o segundo facto importante na historia da nossa arte de navegar. No trecho de Barros vemos indicados os nomes dos tres mais notaveis mathematicos que D. João II consultava sobre os assumptos de navegação; alem d'esses convem lembrar os do licenciado Calçadilha, bispo de Vizeu, e de Diogo Ortiz, bispo de Ceuta, os quaes, reunidos com os outros formavam a celebre *junta* que dava parecer sobre as mais importantes questões relativas aos descobrimentos.

Começou-se, pois, a usar o astrolabio para determinar a altura do sol. O que fosse esse instrumento, de que tendes presente um exemplar, já muito aperfeiçoado, do principio do seculo XVII [2], é de todos vós bem sabido; a altura tomava-se fazendo enfiar os raios solares pelos orificios das duas pinnulas collocadas nas extremidades da alidade (ou *declina,* como então se dizia), e lendo depois no limbo o numero de graus; as fracções de grau eram estimadas até um sexto, isto só pelos observadores mais destros.

---

[1] Barros, *Decadas,* vol. I, pag. 281, 280 (ed. cit.)

[2] Era um astrolabio feito por Nicolau Patenal em 1616; pertence á collecção de instrumentos nauticos da Escola Naval.

É lição corrente entre quasi todos os escriptores nacionaes, e até entre muitos estrangeiros, a começar pelo celebre padre Fournier[1], que o astrolabio fosse invenção portugueza da epocha de D. João II. N'estes nossos tempos de critica rigorosa não me parece que seja licito fazer com absoluta certeza tal asserção, pelo simples motivo de que se não encontra a esse respeito documento positivo, e antes se sabe que já os geographos da antiguidade dispunham de um instrumento para determinar a altura dos astros. Mas, se o astrolabio não foi invenção portugueza, foram com certeza Portuguezes que primeiro o applicaram no mar, e que por isso mesmo o aperfeiçoaram para facilitar essa applicação.

Quando Vasco da Gama foi a descobrir o caminho por mar para a India, parece que ainda levava um dos toscos e desconformes astrolabios de pau, de que falla João de Barros, e tanto assim que, desconfiado das indicações que elle poderia dar a bordo por causa do balanço do navio, logo que aportou em terra africana, na bahia de Santa Helena, o seu primeiro cuidado foi *pesar o sol* para saber onde estava. E mais tarde, já nos bons tempos do astrolabio de metal, todos os cosmographos recommendam muito que se procure o logar junto ao mastro grande, onde a nau *dê menos balanço.*

Para provar que o astrolabio bem depressa se aperfeiçoou entre nós, basta lembrar uma differença que no seculo XVI já era corrente entre os astrolabios portuguezes e os estrangeiros; pois, ao passo que estes eram graduados tendo 0° no horizonte e 90° no zenith, os nossos tinham a graduação invertida, o que, como se vê, dava logo a distancia zenithal, facilitando assim a *conta,* como então se dizia[2].

Alem do astrolabio, e como simplificação d'elle, havia tambem o *quadrante nautico,* que parece ter sido invenção portugueza ou pelo menos adaptada pelos Portuguezes ás observações no mar, visto que escriptores estrangeiros lhe dão o

---

[1] *Hydrographie,* 2.ª ed., 1666, pag. 369.

[2] Antonio de Najera, mathematico lusitano, *Navegacion especulativa e pratica,* Lisboa, 1628, fl. 25 v.

qualificativo de *lusitano*. Consistia o instrumento, como o seu nome indica, em um quarto de circulo graduado no limbo em 90°, e tendo nas duas extremidades de um dos lados do angulo recto duas pinnulas *(furos)*, por onde se enfiava o astro; do vertice do mesmo angulo saía um fio de prumo, o qual ía determinar na graduação do limbo um arco igual á altura do astro. Como se vê, o quadrante nautico fundava-se n'um theorema conhecido ácerca da igualdade dos angulos; o seu uso era recommendado sobretudo para a observação da lua e das estrellas, cuja luz, menos intensa que a do sol, permittia ser affrontada directamente pela vista do observador.

Quanto á declinação do sol, era dada por tábuas, *taboadas*, como então se dizia, das quaes as primeiras publicadas em Portugal parece terem sido as de Abraham Zacuto, que foi chronista e astronomo, ou melhor cosmographo, de D. Manuel, em um livro, hoje rarissimo, intitulado *Almanach perpetuus celestius motûs*, impresso pela primeira vez em Leiria em 1497, e do qual houve mais edições; no texto explicativo das tábuas mostra-se o seu uso por modo mais simples do que anteriormente. Este Zacuto era judeu portuguez, e parece que tambem tinha feito parte da junta de mathematicos de D. João II; sendo assim, poderá dizer-se que o seu *Almanach* representava a sciencia astronomica da junta. Pouco tempo depois, ao que se cuida, apparecia, já impressa em portuguez, outra obra em que se tratava da determinação da latitude. É a traducção do *Tratado da Spera do Mundo* do celebre mathematico João de Holywood em Inglaterra, de onde tomára o nome de Sacrobosco, e publicada, segundo affirma um nosso investigador, por Alvaro da Torre, que ao mesmo tempo publicou *O Regimento da declinação do sol*, traduzido de Zacuto por Gaspar Nicolas, ao que parece, e o *Regimento da estrella polar*. A edição d'esta obra attribue-se ao anno de 1519 [1].

Sacrobosco e João Muller Regiomontano (outro nome alati-

---

[1] Veja-se *Boletim da Sociedade de Geographia de Lisboa*, 4.ª serie, pag. 163 e seg.: *De como navegavam os Portuguezes no começo do seculo,* pelo sr. Luciano Cordeiro.

nado, derivado de Königsberg, patria de Muller) foram por assim dizer os Dubois e os Norie[1] do seculo XV, se bem que com maior merecimento, se attendermos á epocha em que viveram. Um escreveu sobre o que hoje se chama a astronomia applicada á navegação; o outro foi o auctor dos primeiros almanachs ou ephemerides astronomicas, de que n'esta occasião tendes presente um exemplar de uma edição do começo do seculo XVII[2]. Ora, assim como Gaspar Nicolas seria o primeiro traductor da obra de Sacrobosco em portuguez, assim Abraham Zacuto, provavelmente instruido por Martim de Behaim, seria o primeiro introductor em Portugal das tábuas de Regiomontano.

Mas ambos aquelles estrangeiros escreviam mais para a theoria da astronomia do que para a pratica da navegação, a qual nos seus respectivos paizes era ainda pouca e rude. Foi, pois, em Portugal que aquelles elementos indispensaveis da navegação astronomica começaram a tornar-se praticos, despindo-se das concepções superiores que não estavam ao alcance da singeleza dos pilotos da epocha.

Convem aqui dizer o que eram os *Reportorios dos tempos*, que tanto emprego tiveram entre os mareantes do seculo XVI. Os *Reportorios* eram livros em que se compilavam as regras praticas da arte de navegar e se davam as tábuas de declinação e outros elementos necessarios para a navegação, referidos, em geral, a alguns annos a seguir ao da publicação do livro; juntamente traziam outras indicações proprias dos actuaes almanachs ou reportorios, e muitas que os preconceitos da astrologia, cada vez mais desacreditada, ainda tornavam interessantes. Póde, pois, dizer-se que, em relação á navegação os *Reportorios dos tempos* faziam o serviço das actuaes *Ephemerides* e *Almanachs nauticos*.

Uma das provas mais cabaes do muito que entre nós se

---

[1] Nomes dos auctores do *Tratado* e das *Tábuas de navegação*, pelos quaes nos ultimos vinte e cinco annos se tem ensinado na nossa Escola Naval.

[2] Era a edição de *Witebergae, anno 1606*, pertencente ao conferente.

trabalhou em assumptos de navegação, é o grande numero de *Reportorios* que se publicaram. Disputam os bibliographos qual fosse o primeiro. Segundo as mais recentes investigações parece que seria um, editado talvez em 1521 por Valentim Fernandes, e do qual houve diversas edições; cita-se, porém, a lembrança de outro publicado em 1519. Estas compilações, ao principio traduzidas do estrangeiro, foram depois ampliadas, vindo a ter o caracter essencialmente portuguez; pela rapidez relativa com que se succediam as edições, conclue-se o consumo que o livro tinha. D'elle tendes presente um exemplar, de Manuel de Figueiredo, impresso em 1603 [1].

Achado o meio de determinar a latitude pela altura dos astros, foi este o modo quasi exclusivo de navegar durante o periodo das nossas gloriosas viagens no seculo XVI. A *estima,* no sentido que hoje tem esta expressão, não se fazia, não só por não ter chegado ainda ao campo da pratica a resolução dos triangulos, pois que a algebra e a trigonometria estavam na infancia, mas ainda por outra razão, qual era a falta de um instrumento que désse com approximação a velocidade do navio. A *barquinha,* que hoje nos parece o mais rudimentar instrumento da navegação pratica, não estava ainda inventada, e só o foi, segundo Jal, no começo ou talvez meado do seculo XVII, apesar de que, se me não engano, nenhum dos nossos escriptores d'este seculo falla n'ella. Certo é que Humboldt, citando um trecho de Pigafetta, attribue ao nosso Fernão de Magalhães o invento de um instrumento, fundado no mesmo principio da actual *barca patente,* para determinar o andamento do navio; mas, se porventura o circumnavegador o empregou, o seu uso não foi generalisado. Avaliava-se então o caminho andado só pela pratica, pelo ruido da agua deslisando ao longo do costado do navio; e comtudo, conforme recentemente se escreveu a respeito de Colombo, alguns mareantes tinham tão bom habito d'essa observação, que em pouco se en-

[1] *Chronographia, reportorio dos tempos,* etc.; exemplar pertencente á bibliotheca da Escola Naval.

ganavam. Nas longas singraduras, porém, e sobretudo se sobrevinham temporaes, os enganos eram grandes; e das *differenças* de estimativa entre diversos pilotos da mesma armada estão cheias as narrativas das primeiras viagens.

Vêde, senhores, com que difficuldades luctavam então esses homens destemidos que se chamavam Diogo Cam, Bartholomeu Dias, Vasco da Gama, Alvares Cabral e os Corte-Reaes! As cartas faziam-n'as elles; a estima era o que acabo de dizer; a approximação do *ponto* determinado pelo astrolabio podeis imaginar o que seria.

E assim se percorreu o Atlantico e se chegou ao Oriente!

*

* *

Foi com Pedro Nunes que a arte de navegar assumiu entre nós uma feição verdadeiramente nacional. Até então os fundamentos scientificos das praticas dos nossos mareantes podem dizer-se derivados de fontes estrangeiras, se bem que já muito aperfeiçoados por Portuguezes, sobretudo no que dizia respeito á observação dos phenomenos physicos do Oceano, como manifestamente devia acontecer, visto que eram Portuguezes quem mais longe n'elle navegavam. Mas com Pedro Nunes ha positiva originalidade, e por isso o seu nome é por tal fórma notavel e preeminente na nossa historia scientifica, que bem merece que n'elle nos detenhamos um momento.

Nasceu o grande mathematico em Alcacer do Sal em data não averiguada ao certo[1], sabendo-se apenas que tomou o grau

---

[1] Assim o julgava quando escrevi a conferencia; mas depois tive occasião de vir a saber que Pedro Nunes nasceu em 1502. Na pag. 135 da *Arte atque ratione navigandi* (ed. de Coimbra, 1573) lêem-se as seguintes palavras: «Exempli gratiâ, sit anno Domini 1502, *quô ego natus sum.*» No rosto de um dos tres exemplares d'esta edição, existentes na Bibliotheca Nacional, encontra-se escripta por lettra do seculo XVI a seguinte indicação: «Natus est hic Doctor año Dñi 1502. Obiit verò tertio idus Augusti año Dñi 1578.»

de doutor em medicina na Universidade, que então era em Lisboa, e n'ella era em 1530 lente de *Artes*. Foi depois, em 1554, lente da nova cadeira de mathematica da Universidade já estabelecida em Coimbra, e n'ella veiu a jubilar-se em 1562. Em 1529 fôra nomeado cosmographo-mór, sendo já anteriormente cosmographo de D. João III. No exercicio d'essas funcções frequentou a côrte, e assim teve occasião, como professor ou em conversas, de tratar das questões de navegação com pessoas taes como o famoso infante D. Luiz, irmão de D. João III, o infante D. Henrique, depois rei, o principe D. Sebastião, o grande D. João de Castro, Martim Affonso de Sousa e muitos outros que d'esse convivio com o mestre receberam ensino ou augmento de conhecimentos.

A obra fundamental de Pedro Nunes em relação á arte de navegar consta de um conjuncto de escriptos publicados em 1536, começando por uma tradução do *Tratado da esphera* de Sacrobosco, ampliado e corrigido, e encerrando differentes outros trabalhos, traduções e originaes, avultando entre estes o *Tratado em defeza da carta de marear com o regimento da altura* [1]. Mas alem d'essas obras, Pedro Nunes escreveu e pu-

---

[1] Em seguida copiamos o titulo completo e o fecho da obra fundamental do doutor Pedro Nunes sobre navegação, bem como o Regimento da altura.

Frontispicio

«Tratado da Sphera com a theorica do Sol e da Lua. E ho primeiro liuro da Geographia de Claudio Ptolomeu Alexandrino. Tirados nouamente de latim em lingoagem pello Doutor Pedro Nunes cosmographo del Rey dom João ho terceyro deste nome nosso Senhor. E acrecentados de muytas annotações e figuras por que mays facilmente se podem entender.

Item dous tratados que o mesmo Doutor fez sobre a carta de marear. Em os quaes se decrarão todas as principaes duvidas da navegação. Com as tavoas do mouimento do sol e sua declinação. E o Regimento da altura assi ao meyo dia como nos outros tempos.

Com previlegio real.»

Fecho

«Acabouse de emprimir a presente obra na muyto nobre e leal cidade de Lixboa por Germão Galharde empremidor. Ao primeiro dia do mez de Dezembro de 1537 annos.»

blicou muitas outras, nas quaes tocou todas as altas questões das mathematicas puras e applicadas á astronomia por fórma a bem merecer o qualificativo que lhe dá Stockler de «o maior geometra que as Hespanhas tem produzido, e incontestavelmente um dos maiores que no seculo XVI floresceram na Europa».

Pedro Nunes foi principalmente um theorico, pois não consta que tivesse navegado. Como, porém, era um espirito esclarerecido, de uma esphera muito elevada, as suas elucubrações

---

«Regimento da altura do polo ao meo dia.»

«§ Se o sol tem declinação pera o norte e as sombras vão pera o norte; saberemos pello estrelabio ao meo dia que he na mayor altura quantos graos ha de nós ao sol: e acrecentaremos a declinação d'aquelle dia: e o que somar será o que estamos apartados da linha equinocial para o norte.

«§ Mas se o sol tem declinação pera o norte e as sombras vão pera o sul: saberemos pello estrelabio quanto ha de nós ao sol: e pelo regimento a declinação: e se forem iguais estaremos na equinocial. E se forem desiguais: tiraremos o menor numero do mayor, porque o que ficar, isso estaremos apartados da equinocial: e será pera o norte se a declinação era mayor: e será pera o sul se a declinação era menor.

«§ A mesma regra nos serve tendo ho sol declinação pera o sul, porque se as sombras vão para o sul ajuntaremos o que ha de nós ao sol com a declinação: e o que somar isso estaremos apartado da equinocial pera o sul.

«§ Mas se o sol tem declinação pera o sul e as sombras vão ao norte: se o que ha de nós ao sol for igual á declinação, estaremos na equinocial. E se forem desiguais tiraremos o menor numero do mayor: e o que ficar será o que ao tal tempo estaremos apartados da equinocial: e será pera o sul se a declinação for mayor e será pera o norte se a declinação for menor.

«§ E quando não houver declinação: ho que ouver de nós ao sol, isso estaremos apartados da equinocial; e será pera onde forem as sombras.

«§ E em todo tempo que o sol pello estrelabio estiver em noventa graos: o que elle tiver de declinação, isso mesmo estaremos apartados da equinocial e pera a mesma parte.»

nos diversos pontos da arte de navegar produziram resultados valiosos, que depois poderam ser applicados por homens praticos como D. João de Castro. D'esses estudos, os que mais principalmente chamaram a sua attenção, foram o aperfeiçoamento dos methodos para obter a latitude e a mais exacta determinação da variação da agulha, não devendo tambem deixar-se de mencionar a sua theoria da navegação pelo circulo maximo, que elle estabeleceu completa e perfeita.

Já sabemos que a latitude era determinada pela altura meridiana do sol ou das estrellas e principalmente da Polar, tomada com o astrolabio ou com o quadrante portuguez. Pedro Nunes, attendendo, porém, á impossibilidade frequente de *apanhar o sol* ao meio dia, e ainda á difficuldade de determinar com exactidão a sua maxima altura por causa da marcha vagarosa do astro quando d'ella se approxima, inventou um apparelho denominado *instrumento de sombras,* o qual dava os elementos para um processo destinado a obter a latitude pela observação das alturas do sol antes e depois do meio dia. Não é aqui o logar apropriado para explicar o processo, cuja pratica se póde ver nos *Roteiros* de D. João de Castro; apenas chamarei a vossa attenção para a importancia do problema, cujo enunciado basta para dar idéa do valor scientifico de Pedro Nunes. Lembrarei tambem que Pedro Nunes inventou o *annel graduado,* instrumento de uso mais facil que o astrolabio, e destinado aos mesmos fins, cujo emprego se generalisou rapidamente.

Quanto ás agulhas de marear alguma coisa mais julgo dever dizer.

Tem-se escripto e repetido que foi Christovam Colombo quem primeiro descobriu o phenomeno da variação da agulha. Assim será, posto que no meu espirito haja a tal respeito muita duvida. Que, se o facto fosse verdadeiro, em nada diminuia a importancia das descobertas nauticas dos Portuguezes, porque, senhores, a verdade é esta: Colombo foi um navegador da escola nautica de Portugal; nem mais... nem menos.

Mas conhecida a variação, imaginou-se que ella era constante em cada meridiano, e isto, que aliás não era exacto, deu logar

a um artificio essencialmente portuguez, que bem mostra quanto os nossos navegadores se apressavam em aproveitar para a pratica as descobertas dos phenomenos naturaes. Refiro-me á construcção das agulhas portuguezas no principio do seculo XVI, as quaes tinham «os ferros aos dois terços da quarta de nordestear»; quer dizer, que se corrigia ou compensava a variação nordeste, que então o era, collocando a agulha em um angulo com a linha norte-sul da rosa igual a essa variação. *Nordestear* significava, como vêdes, ser a variação oriental; *noroestear* significava o contrario; são expressões que reputo essencialmente portuguezas. E aqui temos como o problema da compensação das agulhas, ainda hoje tão incompletamente resolvido, foram Portuguezes os primeiros que o atacaram!

É claro que essas agulhas assim compensadas só podiam servir na navegação ao longo da costa de Africa, onde então a variação era nordeste e tinha approximadamente a grandeza que se julgava; póde bem imaginar-se que fóra d'aquella navegação, feita quasi pelo mesmo meridiano, as indicações das agulhas haviam de ser erroneas. Outra causa concorria para esses erros, e era a propria rudeza da fabricação. As primitivas agulhas portuguezas tinham verdadeiramente a fórma de uma grande agulha de alfayate, e eram fabricadas de ferro e não de aço; em cada extremidade havia duas pontas, e eram estas que se *cevavam*, isto é, que se tocavam com a pedra iman. Por este processo rudimentar era de pequena intensidade a força magnetica das agulhas; d'ahi a necessidade de as *cevar* frequentes vezes, operação considerada a mais mysteteriosa e sublime que os pilotos tinham de realisar durante a navegação.

Ora bem depressa foi reconhecido não só que a variação mudava com o decorrer do tempo, mas ainda que ella variava para os differentes logares da terra, e por isso Pedro Nunes, reprovando o uso das agulhas que chamaremos compensadas, inventou novos methodos para determinar a variação, os quaes D. João de Castro foi encarregado de experimentar nas suas viagens. Foi d'essas experiencias, feitas por um homem altamente apto para as realisar, que resultaram grandes progres-

sos no conhecimento das leis do magnetismo, e entre elles a descoberta do phenomeno do desvio local, ácerca do qual não posso furtar-me ao prazer de citar o respectivo trecho do Castro. «Este dia, mandando vir algumas agulhas para as cotejar com o instrumento, achei-as tão desconcertadas que foi coisa espantosa, porque onde uma fazia o leste, a outra mostrava o norte. Isto me teve muito suspenso, até que entendi a causa, e foi um berço (peça de artilheria) que estava no mesmo logar onde eu queria fazer as operações, o ferro do qual berço chamava a si as agulhas e as fazia desvairar d'esta maneira; do que tirei que uma operação que fiz a 30 de junho ... a qual achei que me vinha muito desconcertada, e assim algumas outras ... onde achei notaveis differenças, que foi por as fazer perto de onde estava alguma peça de artilheria, ancoras, ou qualquer outro ferro, como me passava a todas as partes da nau, buscando logar conveniente a esta obra [1]».

E aqui, senhores, permitti-me que interrompa o fio da narrativa para vos repetir uma consideração já tantas vezes feita. Os Portuguezes foram excellentes em muitos ramos das sciencias. Os nomes dos nossos sabios que as honraram, foram por vezes conhecidos lá fóra. Mas quantas foram elles desprezados, e os seus trabalhos ignorados ou postos acintemente de parte! Assim aconteceu com Pedro Nunes, que tendo inventado o conhecido *nonnio*, que de seu auctor tirou o nome, vemos por toda a parte attribuido o invento a um estrangeiro. Assim com tantas outras invenções ou descobertas, como esta do desvio local das agulhas, a qual pertencendo, como acabaes de ver, ao nosso Castro, é por todos referida a outro estrangeiro [2]!

---

[1] D. João de Castro, *Roteiro de Lisboa a Goa*, pag. 308.

[2] Quando escolhi para assumpto d'esta conferencia «A arte de navegar dos Portuguezes», não foi minha intenção embrenhar-me em explanações scientificas ou controversias criticas, mas apenas fazer uma rapida exposição historica; nem outra cousa consentiam tanto a indole de taes palestras como a orientação dos meus estudos habituaes.

Succedeu, porém, quatro dias antes da conferencia, que, indo eu á Bibliotheca Nacional para rever alguns livros, pelo sr. Gabriel Pereira, sa-

*
* *

O phenomeno da variação da agulha deu muito que pensar aos nossos mareantes, e originou uma idéa, que por muito tempo occupou o espirito tanto dos theoricos como dos praticos.

Como já tive occasião de lembrar, a maior difficuldade da navegação d'aquelles tempos era a determinação da longitude ou da *longura*, como se dizia ainda no seculo XVI, por opposi

---

bio director d'aquelle estabelecimento, me foram mostrados os volumes recentemente chegados da magnifica publicação feita a expensas do governo italiano, por occasião do centenario de Colombo, intitulada *Raccolta di documenti e studi publicati dalla R. Commissione Colombiana pel quarto centenario della scoperta dell'America.*

O volume I da parte IV d'essa collecção consta de um estudo do sr. Enrico Alberto d'Albertis, com o titulo *Le costruzione navali e l'arte della navigazione al tempo de Cristoforo Colombo;* e no volume II vem um trabalho do sr. Timoteo Bertelli denominado *La declinazione magnetica e la sua variazione nello spazio scoperte da Cristoforo Colombo.*

Percorrendo este ultimo trabalho rapidamente, pois para mais não tive tempo, vi que elle se propunha effectivamente demonstrar ter sido Christovam Colombo o *primeiro que descobriu o phenomeno da variação da agulha,* como aliás é lição quasi geral. Ora, entre a grande copia de argumentos do sr. Bertelli, apparece o de que muitos auctores contemporaneos e posteriores a Colombo ignoravam o phenomeno, e no numero d'esses cita-se o nome do portuguez Pedro Nunes ! !

Ao ler isto, ao ver citada a obra do nosso grande mathematico d'onde o auctor tirava tal conclusão, confesso que pasmei. E o pasmo redobrou, quando adiante, pag. 50, no cap. X, intitulado *Prospetto degli autori i quali dal medio evo sino a tutto il secolo XVI suppozero l'ago diretto al polo, cioé senza declinazione*, vi novamente incluido Pedro Nunes *(o Nonnio)*, citando-se d'elle *Opera omniœ, Basilea, 1566,* com a aggravante de se dizer em nota que a primeira edição portugueza é de *1536 (sic).*

Pois não conhecia a declinação da agulha o Pedro Nunes que até inventou um instrumento especial para a sua determinação, o qual elle descreve no conhecido trecho que começa : «Acerca do nordestear e noroestear da agulha *tenho por certo que ellas não demandam* o polo, porque não vi agulha que n'esta terra não nordesteasse»?

É extraordinario isto !

Mas afinal não deve talvez causar admiração, se nos lembrarmos que

ção a *ladeza* ou *altura*, synonimo de latitude. Um dos methodos scientificos mais rigorosos era sem duvida a observação dos eclipses; conhecida a hora em que o phenomeno se dava sob certo meridiano, e determinada a hora em que elle fosse observado no meridiano do logar, a differença do tempo reduzida a graus daria a longitude. Mas, alem de que o phenomeno, pela sua pouca frequencia, não podia servir para as necessidades da navegação, a grande difficuldade estava em determinar a hora do logar com uma approximação que désse resultados praticos. O processo empregado consistia em determinar bem o meio dia pela altura maxima do sol, e desde então em diante ir virando *relogios*, isto é, ampulhetas de areia,

---

o auctor da memoria não viu ou não entendeu a obra, que cita, de Pedro Nunes. E não admiraremos tambem que a não visse, sendo ella rara, se não viu nem ouviu fallar da maior parte dos numerosos trabalhos dos Portuguezes sobre a arte de navegar. Basta dizer-se que lhe são desconhecidos os *Roteiros* de D. João de Castro, incluindo o ultimo publicado, em 1882, com as annotações de Andrade Corvo, no qual tantas vezes se trata da questão das agulhas, e se inclue em appendice um excellente trabalho sobre as *Linhas isogonicas no seculo XVI*. Pois o nome de D. João de Castro não é ignorado na Italia, pelo menos do estado maior do seu exercito, que estudou o *Roteiro do Mar Roxo*, como outras obras portuguezas, algumas das quaes traduziu, por causa da occupação de territorios em Massuá e Dalaque.

Ora, sem entrar em polemica, direi apenas, ampliando as palavras que proferi na conferencia:

1.º Que antes de Colombo partir para a sua primeira viagem, já os Portuguezes navegavam havia muitos annos entre a metropole e os Açores, isto é, n'uma distancia de cerca de vinte gráos em longitude, e por isso teriam tido occasião de observar a differença em variação;

2.º Que as palavras *nordestear* e *noroestear* são de feição essencialmente portugueza, e ainda usadas pelos nossos pilotos no seculo actual, pelo menos até ha trinta annos;

3.º Que Christovam Colombo, empregando-as no seu diario, não lhes explica o sentido, o que seria natural que fizesse, se ellas, como o phenomeno que significavam, fossem pela primeira vez communicadas;

4.º Que nas famosas expressões de Colombo, relativas ao dia 13 de setembro de 1492, não se encontra mostra alguma de espanto pelo facto da variação da agulha, mas sim por ella mudar de signal;

5.º Que, por conseguinte, o que Colombo viu, foi apenas que a varia-

até ao momento do eclipse. Basta dizer isto para mostrar a rudeza da operação; succedendo alem d'isso que a imperfeição das ampulhetas, as quaes eram de meia hora, dava logar ás mais extraordinarias differenças entre ellas.

Por isso os navegadores serviam-se pela maior parte de indicações tiradas da pratica, e entre estas, quando se achavam proximos de terra (que era o momento mais para receiar) da observação das diversas especies de sargassos e algas, peixes, e sobretudo de aves, que lhes appareciam, taes como entenaes, feijões, mangas de veludo, gaivotões, borrelhos, calcamares, rabi-forcados, garajaos e garajinhas, e outros de que nos falla o bom Pimentel, não esquecendo os cagalhos que pela singu-

---

ção ou declinação, a qual até um certo meridiano era n'um quadrante, d'esse meridiano em diante passava a ser n'outro.

E não era preciso saír da *Raccolta* para chegar a este mesmo resultado, porquanto o sr. Alberto de Albertis, no cap. v da outra memoria acima citada, põe em rubrica: «Prima osservazione *del passagio della declinazione* dell'ago magnetico *da greco a maestro*», deitando assim por terra, com estas palavras, todo o magestoso edificio do sr. Bertelli.

E ainda depois de ter escripto a conferencia, chegou ás minhas mãos o numero de fevereiro do corrente anno da excellente *Rivista maritima* italiana, e n'ella encontrei um magnifico estudo do sr. Eugenio Gelcich, intitulado *La scienza nautica da Nonnio alla fine del secolo decimo settimo,* no qual (pag. 187) se censura um escriptor inglez porque «imputava a Nonnio la ignoranza della existenza della declinazione magnetica», e aponta-se em seguida um capitulo de Pedro Nunes em que se trata do assumpto.

Vê-se que o que escrevem o sr. Bertelli e outros, é resultado de uma errada orientação, que mal se justifica pelo patriotismo. A Italia teve excellentes mareantes nos seus Amalfitanos, Pisanos, Genovezes e Venezianos, que verdadeiramente ensinaram as outras nações em muitas partes da marinharia; a Hespanha não os teve menos excellentes nos seus Catalães e Malhorquinos. Mas nem um nem outro d'esses povos se abalançaram a devassar os segredos do Atlantico antes dos Portuguezes. Vem depois Colombo que aprendeu em Portugal; e a Italia, envaidecida de lhe ter dado o berço, e a Hespanha gloriosa de lhe ter aproveitado os trabalhos, cada qual disputa a quem melhor lhe exaltará os meritos, louvando-o pelo que fez e pelo que não fez, e pondo no escuro a obra dos navegadores portuguezes.

É isto que a critica scientifica não consente.

laridade do nome não percam. Já se vê que os nossos mareantes precisavam de ter um curso completo de ornithologia.

Ora, todas estas difficuldades pareceram desapparecer quando se começou a attender no phenomeno da variação da agulha. Suppoz-se que esta em determinados meridianos *feria directamente o polo do mundo,* e depois ía nordesteando ou noroesteando até chegar a um ponto onde o augmento da variação cessava, passando então a diminuir para depois chegar a outro meridiano onde a variação era igual a zero. Sendo isto assim e havendo constancia no phenomeno, se se podesse conhecer quaes os meridianos sem variação, e qual a regra do seu augmento e diminuição de um a outro d'esses meridianos, bastaria determinar a variação do logar para por ella se conhecer a longitude, praticando assim a *arte de leste a oeste,* como então se dizia.

Tal era a theoria. Segundo os pilotos portuguezes do seculo XVI, a agulha era *fixa,* isto é, não tinha variação alguma, em quatro pontos: no meridiano a oeste da ilha do Corvo, no Cabo das Agulhas (que d'esse facto tirou o nome), na Pedra Branca junto a Malacca, e em Carthagena na America.

Com estes dados trabalharam muito investigadores, entre elles um Filippe de Guilhem, castelhano, a quem o nosso D. Manuel deu uma tença e o habito de Christo, apesar de ser a sua doutrina refutada pelo portuguez Simão Rodrigues, e um italiano domiciliado em Portugal, o jesuita Christovam Bruno ou Borro, a quem a fatalidade do appellido fez que escriptores estrangeiros transformassem em Burro, o que elle decerto não merecia. Este trabalhou muito no assumpto, indo de proposito á India para fazer observações durante a viagem; formou um mappa com as linhas magneticas ou isogonicas, como hoje diriamos; e foi a Madrid solicitar do Filippe, que então reinava, o premio de 50:000 cruzados proposto para quem resolvesse o problema; não o obteve. Tão notaveis talvez como o Bruno, ainda que menos conhecidos, tinham sido os portuguezes Luiz da Fonseca Coutinho e Gaspar do Couto, que muito se dedicaram a este estudo no principio do seculo XVII. Couto foi mandado á India em 1608 na esquadra em que ía o conde da Feira, nomeado vice-rei, e levava minuciosas instrucções, ou

regimento, como então se dizia, para fazer um roteiro, observações astronomicas e sobretudo as relativas á agulha [1]. Citarei finalmente o nome do nosso Antonio de Mariz Carneiro, que foi cosmographo-mór nos ultimos annos da dominação castelhana, o qual tanto scismou no caso que mereceu aos seus contemporaneos a alcunha de *O Agulha fixa;* e ainda os de Jeronymo Osorio da Fonseca e José de Moura Lobo, que no tempo de D. João IV trabalharam no problema.

A theoria era errada, como hoje sabemos, pois as linhas isogonicas nem coincidem com os meridianos terrestres, nem são constantes no tempo. Mas o pensar-se n'ella mostra cabalmente que os Portuguezes procuravam resolver os problemas do mar do melhor modo possivel.

E comtudo, convem dizer, parece que Pedro Nunes não dava muito credito á hypothese, o que mais uma vez prova a superioridade d'aquelle grande espirito.

Nós que sabemos a quasi superstição com que os marinheiros ainda hoje contemplam a agulha, o respeito com que a tratam, a afflicção que por vezes se apossa d'elles quando a vêem endoidecer em occasião de grandes balanços, bem podemos imaginar o que seria n'essas epochas de rudes conhecimentos, em que da agulha tudo se esperava, e dos seus desvarios tudo se temia. E, lançando um ultimo olhar de respeito a esses esforços da intelligencia nautica dos nossos antecessores, nós para quem hoje a navegação parece um brinco, tantas são as facilidades dos processos modernos, tão exactas as approximações a que podemos chegar nos calculos, lembremo-nos de que ainda ao presente a determinação da variação e sobretudo do desvio é, porventura, o maior cuidado do navegador.

*

* *

Muito mais poderia dizer-vos, senhores, ácerca da arte de navegar portugueza, para vos mostrar á saciedade como se

---

[1] Veja-se *Boletim da Sociedade de Geographia de Lisboa,* 9.ª serie, pag. 315 e seguintes: *Trabalhos nauticos dos Portuguezes nos seculos* XVI *e* XVII, pelo sr. Sousa Viterbo.

progrediu immensamente desde os escassos conhecimentos dos mareantes do Infante até aos fins do seculo XVI. Teria que fallar ainda do successivo aperfeiçoamento das cartas, do *tronco das leguas,* destinado a corrigir o inconveniente da equidistancia dos parallelos, como podereis ver na carta do Atlantico, de Gaspar Viegas, que tendes presente[1], do uso da *balestilha,* que parece remontar entre nós aos fins d'aquelle seculo, dos processos de sondar, dos levantamentos das costas e barras, da determinação dos ventos geraes e das correntes, das differentes derrotas para a India *por dentro ou por fóra* da ilha de S. Lourenço, da famosa questão de Molucas que tanto agitou os theoricos e praticos do tempo de D. João III, de muitos e variados pontos que todos concorreriam para confirmar a minha these[2].

Mas baste o que já tenho dito. O tempo corre, e, tendo fallado tanto da arte de navegar, é bem que diga alguma cousa a respeito dos que a praticaram.

*

* *

Quando o Infante D. Henrique começou a mandar *a descobrir,* empregou n'esse serviço homens que, á dedicação pelas novas idéas e aos desejos de bem merecer, juntavam conhecimentos das diversas partes da marinharia e por conseguinte da *arte de navegar*. Póde, pois, suppôr-se que Gonçalves Zarco, Tristão Vaz, Gil Eannes, Baldaya, Nuno Tristão, Gonçalo de Cintra, e tantos outros, eram ao mesmo tempo *commandantes*

---

[1] Era o magnifico *fac-simile* pertencente á Sociedade de Geographia de Lisboa.

[2] Tambem não deveriam esquecer os nomes e as obras dos fabricantes de cartas, globos e instrumentos nauticos, que os houve habilissimos nos seculos XVI e XVII em Portugal. D'este assumpto se occupa o erudito investigador, o sr. Sousa Viterbo, em um estudo que deve ser publicado no numero do *Instituto*, de Coimbra, destinado a commemorar o Centenario do Infante.

dos navios para os fins politicos dos descobrimentos e seus *pilotos* para fazerem a derrota e *arrumarem* as novas terras.

Mais, tarde, porém, e sobretudo a datar da viagem de Bartholomeu Dias, começa a historia a individualisar os nomes dos pilotos que d'aquelle segundo serviço eram especialmente encarregados nas expedições maritimas. Depois, quando a carreira da India passou a ser annualmente frequentada pelas armadas, quando, attingido o objectivo no Oriente e no Atlantico, se tratou mais da conquista que do descobrimento, os capitães das naus e os capitães-móres das armadas eram por via de regra tirados de entre os filhos da nobreza, a quem se queria adiantar em fortuna, posto que quasi sempre depois de já terem dado provas de valor militar e saber politico, ou nos serviços da metropole ou na defeza das praças de Africa. Succedia então que aquelles chefes, por vezes, ignoravam os rudimentos da manobra e da arte de navegar, e por isso estes serviços, até certo ponto reputados inferiores em comparação com o nobre exercicio das armas, eram das attribuições exclusivas dos mestres e pilotos.

D'estes embarcavam ordinariamente n'uma nau de carreira um piloto, um sota-piloto, por vezes um piloto de sobresalente. Nas armadas havia quasi sempre um piloto-mór, que embarcava na capitania. E, alem de todos esses, havia frequentes vezes em cada navio um ou mais marinheiros que *carteavam*, provavelmente homens que se preparavam para passar a pilotos, *praticantes*, como hoje se diria; assim na nau *Grypho*, que D. João de Castro commandava quando foi pela primeira vez á India, havia, incluindo o capitão, nove pessoas capazes de tomar alturas.

Ora é facil de imaginar que nos navios, cujos chefes não soubessem de navegação, se daria toda a importancia aos pilotos; estes, porém, creados pela maior parte desde pagens na vida do mar (e era assim que Diogo do Couto os reputava melhores), se tinham por isso toda a pratica proveniente de tão continuadas viagens, eram quasi sempre baldos de fundamentos scientificos, ainda mesmo dos tão simples da sua epocha. Com as *regras do sol* e as menções dos *Roteiros* ou das

apostilhas que passavam de mão em mão, iam e vinham elles da India, contando por nova palma de triumpho cada viagem que faziam. É claro, pois, que a sua sciencia era em geral muito limitada, e por isso pouco fundada a jactancia com que se ufanavam, e que Pedro Nunes, D. João de Castro e outros tanto censuram nos seus escriptos. Essa jactancia dava por vezes origem a desagradaveis contendas entre elles e os capitães, e tanto que, para as evitar, no reinado de D. Sebastião se estabeleceu a multa de trezentos cruzados ao capitão que injuriasse piloto. E a este respeito conta Diogo do Couto a anedocta de um capitão de nau, Pereira Pestana, o qual, trazendo um dos taes pilotos fanfarrões e teimosos, já farto de o aturar, um dia atou uma bolsa com os trezentos cruzados a uma meia lança, e depois o foi convidando com a arma assim enfeitada[1].

Mas apesar de tudo, apesar dos erros e teimosias de alguns pilotos terem sido a causa provada de lastimosos naufragios, não devemos esquecer quantos serviços se devem a esses homens que em tão dilatadas navegações não tinham para determinar o ponto os elementos de que hoje se dispõe. Registemos, pois, os nomes de Pedro d'Alemquer, Alvaro Martins e João de Santiago, pilotos da expedição de Bartholomeu Dias; os de João de Coimbra e Pedro de Escobar, que com o mesmo Pedro d'Alemquer foram com Vasco da Gama á India na primeira viagem, e que aliás não mostraram muita coragem, se é verdadeira a narrativa de Gaspar Corrêa; o de Pedro Vaz de Caminha que foi na viagem de Cabral; e sobretudo o do famoso Vicente Rodrigues, piloto-mór da India, que fez um Roteiro e se applicou muito ao problema da variação da agulha, e ainda o de Gaspar Reimão, que tambem fez um Roteiro.

Nem sempre, porém, os commandantes estavam n'aquellas circumstancias que acima indiquei. Frequentes vezes individuos que a bordo desempenhavam cargos mais elevados que o de mestre ou piloto, tinham conhecimentos completos de

---

[1] Diogo do Couto, *Dialogo do soldado pratico portuguez,* pag. 9.

marinharia. Então, se uma nau ou uma armada acertava de ter por commandante um d'esses homens, o papel do piloto tornava-se secundario, e era o capitão que fazia a navegação. Homens taes, reunindo ao poder militar e politico, exercido com saber superior, o conhecimento da manobra e da nautica, eram verdadeiramente o que hoje se entende pela denominação de — officiaes de marinha —. Assim o foram Vasco da Gama, Duarte Pacheco, Fernão de Magalhães, D. João de Castro, Martim Affonso de Sousa, Antonio Galvão, Diogo Botelho Pereira, Diogo de Sá, D. Manuel de Menezes e tantos outros.

De D. João de Castro principalmente pouco é tudo quanto em seu louvor se diga. Militar destemido, chefe generoso, administrador honradissimo, erudito de primeira plana, foi sobretudo um verdadeiro homem do mar! Tinha a sciencia e a consciencia, a perspicacia na observação, a pericia na manobra, aquelle sexto sentido tão celebrado como a mais superior qualidade do marinheiro. Os seus tres *Roteiros* são tres maravilhas do engenho humano; quanto mais se estudam, mais se encontram n'elles motivos para admiração, tanta é a luz que irradia d'aquellas paginas, onde não ha segredo do mar, portento da terra ou meteoro do céu, que não seja descripto e para o qual se não procure cabal explicação. Se o Infante D. Henrique é o nome prestigioso que preside a todos estes trabalhos, se o dr. Pedro Nunes é o theorico eminente, mestre dilecto e respeitoso que nos *Roteiros* a cada momento se relembra, o nome de D. João de Castro, do infatigavel capitão da nau *Grypho* e do galeão *Coulão Novo*, é decerto o do portuguez do seculo XVI que mais nobremente praticou a arte de navegar.

*

* *

E já que mais de uma vez tenho fallado em *Roteiros*, convem dizer uma distincção que deve ser feita no emprego d'esta palavra nos seculos anteriores.

Ao principio o roteiro era o trabalho do navegador escripto dia a dia, mencionando a *rota*, isto é, o caminho andado, e no

qual se consignava não só a parte nautica da viagem com o resumo das observações astronomicas e dos calculos, as sondas e as outras indicações proprias da navegação, como ainda e muito principalmente as peripecias da expedição, os desembarques, a descripção das terras visitadas e dos costumes dos seus habitantes, por vezes o debuxo da sua apparencia em planta ou em perspectiva, e a narrativa dos combates ou dos negocios realisados, n'uma palavra as *novidades*. Estes roteiros eram, pois, propriamente a *derrota* ou antes o *relatorio* da viagem, segundo a nomenclatura actual; e assim eram os famosos *Roteiros* de D. João de Castro e tantos outros que se têem publicado, alem de muitos que provavelmente se perderam ou que se acham ineditos[1].

Só mais tarde é que se começou a escrever *Roteiros* na outra accepção do termo, unica que elle hoje tem. Esses então consistiam nas indicações para se navegar em demanda de deter-

---

[1] Como exemplo do modo por que se redigiam entre nós os *diarios nauticos* nos seculos anteriores, copiaremos dois dias de navegação, em que não houve *novidades* extraordinarias, com o intervallo de dois seculos.

«Caminho»

«Quinta feira 25 dabril (de 1538) todo o dia foi o vento norte; gouernamos ao sul: ao meio dia tomei o sol, e na maior altura se aleuantaua sobre o orizonte 84 graos; a declinação deste dia era 16 graos, 20 minutos, do que se segue estarmos em dez graos e $^1/_6$; esta mesma altura tomou o Piloto, mas o mestre tomou maes $^1/_3$ de grao do sol ao orizonte.

«De noite toda foi o vento norte bonança; o quarto da prima e modorra gouernamos ao sul, e o dalua á mea partida do susueste.»

(D. João de Castro, *Roteiro de Lisboa a Goa*, pag. 115.)

«*Em 24 do dito* (agosto de 1736)»

«Sexta feira; quatro dias de viagem; se apartou (a nao) adiante e foi seguindo sua viagem. Ao meio dia se observou o sol, e achamo-nos em Latitude de 38 gr. e 43 m., e de Longitude 6 gr. e 16 m.; fez a nao curso pelo angulo 63 g., andou para o Norte 23 m. e para Oeste 37 m., com vento nordeste rijo. Deus nos dê boa viagem.»

(*Derrota de uma esquadra portugueza em 1736*, MS. da Bibliotheca Nacional, Collecção Pombalina, n.º 149.)

minadas paragens, marcando as melhores epochas, os accidentes physicos que em cada uma d'ellas se encontravam, as precauções a tomar, o modo de buscar a terra, as conhecenças d'ella; d'esta especie de roteiros, evidentemente derivada da primeira, alguns haveria ao principio manuscriptos que servissem para uso dos pilotos; depois imprimiram-se e passaram a ter mais frequente emprego. Creio que o primeiro Roteiro impresso foi um de Manuel de Figueiredo, publicado em 1609.

*

* *

N'esta desalinhavada serie de apontamentos ácerca da arte de navegar dos Portuguezes teria de certo logar opportuno a indicação do ensino official da pilotagem. Só este ponto fornecia materia para interessantes observações; mas o tempo vae passando, tem-se já voltado alguns *relogios,* como se dizia no seculo XVI, e por isso apenas fallarei muito a correr na instituição do *cosmographo-mór.*

Vimos que Pedro Nunes, sendo já cosmographo de D. João III, foi em 1547 *accrescentado* no officio de cosmographo-mór. Desde então até ao fim do seculo passado houve sempre em Portugal um technico encarregado de desempenhar esse logar. A elle pertencia a superintendencia em tudo o que dissesse respeito á navegação, e mais tarde a regencia da aula de nautica, bem como o exame dos pilotos e a concessão dos respectivos diplomas. Era esta ultima parte das suas attribuições a que lhe dava maiores proventos, derivados das respectivas propinas; mas alem d'isso o cosmographo-mór tinha ordenado certo, que para o dr. Pedro Nunes foi fixado em 50$000 réis annuaes, e que no meiado do seculo XVIII era de 400$000 réis. Para apreciar o valor d'estas quantias devemos lembrar-nos que no fim d'esse mesmo seculo (1790) o soldo de um capitão de mar e guerra era de 30$000 réis mensaes em terra e réis 45$000 embarcado.

Depois de Pedro Nunes exerceram successivamente o cargo de cosmographo-mór: Thomaz da Orta, de 1582 a 1596; João

Baptista Lavanha, de 1596 a 1608, escreveu o *Regimento nautico;* Manuel de Figueiredo, já citado, de 1608 a 1623; Valentim de Sá, nomeado em 1623 e que escreveu o *Regimento de navegar;* Luiz Teixeira que navegou muito; o distincto general de mar D. Manuel de Menezes, que alguns dizem ter succedido a Figueiredo; Antonio de Mariz Carneiro, de 1631 a 1647; este escreveu o *Regimento de Pilotos* e o *Roteiro da India Oriental,* e foi cognominado *O Agulha fixa,* pelo muito que trabalhou na determinação da variação da agulha, como já disse.

A Antonio de Mariz segue-se a dynastia dos Pimenteis, nome bem conhecido de todos nós. O primeiro foi Luiz Serrão Pimentel, que exerceu o cargo de cosmographo-mór desde 1647 até 1687, e escreveu *Roteiros* e a *Arte pratica de navegar,* publicada por seu filho. Este foi Manuel Pimentel que teve o officio desde 1687 até 1723, publicando em 1712 a sua *Arte de navegar,* na qual já se ensina a carteação das milhas pelas tábuas dos senos, tangentes e secantes, ou resolvida graphicamente pelo emprego do quadrante ou *quarto de reducção.* Succedeu-lhe em 1723 seu filho Luiz Francisco Pimentel; e finalmente foi o quarto Pimentel, e ultimo cosmographo-mór, Francisco Serrão Pimentel da Silva Paes, que veiu a morrer em 1832.

O que fosse a aula do cosmographo-mór nos ultimos tempos póde avaliar-se por esta citação de Stockler: «Toda a sciencia que na aula se ensinava, se reduzia ao conhecimento da esphera e dos diversos meios graphicos e trigonometricos de determinar no mar a situação do navio pela derrota estimada, isto é, pela medida da velocidade avaliada pela barquinha, pelo angulo de rumo determinado pela agulha de marear, e pela mais grosseira e arbitraria estima do abatimento. Esta imperfeitissima derrota apenas se ensinava a corrigir pela latitude derivada da observação da altura meridiana do sol... A variação da agulha magnetica apenas se ensinava a determinar pela observação da amplitude ortiva ou occidua do sol, reputando-se por sublimidade, a que nem todos podiam chegar, o determinal-a pela observação do angulo azimuthal; segredo

que só se communicava a algum discipulo de grande esperança [1].»

Mas surgiu n'essa epocha o vulto eminente de Martinho de Mello, o edificador da nossa marinha moderna, o fundador d'esse conjunto magnifico de instituições que, quanto mais se estudam, mais se admiram. Por isso Martinho de Mello em 1779, «determinando dar ao ensino da arte de navegação uma nova fórma differente d'aquella que até agora se acha estabecida,» *alliviou* Serrão Pimentel do exercicio de cosmographo-mór, conservando-lhe, porém, os vencimentos, e nomeou o professor Miguel Antonio Ciera para *lente da aula de pilotos.*

Estamos n'uma era nova, em epocha quasi contemporanea. No mesmo anno de 1779 é instituida a Academia Real de Marinha, a antecessora da Escola Polytechnica: em 1796 organisa-se a Academia Real dos Guardas-Marinhas, transformada depois na nossa Escola Naval; em 1798 funda-se o Real Observatorio de Marinha. A instrucção naval entra então em moldes modernos: a *arte de navegar* passa a ser verdadeiramente uma sciencia; os nossos officiaes collocam-se a par dos mais distinctos das nações estrangeiras; é o apogeu da *marinha de guerra* portugueza no sentido actual da expressão [2].

*

* *

Tocaram oito ampulhetas, é chegado o momento, sempre ditoso, de entregar o quarto.... e já era tempo, senhores, de cessar de abusar da vossa attenção. Vou, pois, terminar.

---

[1] Stockler, *Ensaio historico sobre a origem e progresso das mathematicas em Portugal*, pag. 69.

[2] O primeiro nome notavel da nova sciencia de navegação é o de José Militão da Matta, piloto da armada e professor de pilotagem, o qual publicou diversas obras importantes, sendo a primeira logo em 1780, a qual se intitula *Compendio das correcções que se devem fazer ás alturas dos astros*, e a segunda, em 1781, intitulada *O destro observador ou methodo facil de saber a latitude no mar.*

Em alguns escriptores, quiçá com mais curiosidade indiscreta do que com verdadeira critica proveitosa, se encontra posto o problema do que teria sido, se taes e taes factos historicos se não tivessem dado, ou houvessem succedido por modo differente. Poderiamos nós tambem perguntar: O que seria de Portugal, se o Infante D. Henrique não se tivesse dedicado ao problema dos descobrimentos? O que seria da Europa se, meiado o seculo XV, um principe do pequeno reino portuguez não pensasse em alargar para o occidente e para o sul os ambitos da sua nação?

A taes perguntas cada qual poderá responder a seu talante. Ninguem de certo ousará affirmar que ainda hoje estivessemos limitados ao mundo conhecido dos antigos. Mas por quanto tempo se demorariam ainda os descobrimentos? Não viria a realisar-se o que, segundo vemos nos *Commentarios de Affonso de Albuquerque,* por pouco esteve para succeder, que, em vez de serem europeus que demandassem as plagas orientaes, fossem homens da India que viessem ao longo da costa africana a descobrir-nos? [1]

E se Portugal se não lançasse no caminho do desconhecido e não conquistasse assim para si gloria e poder tão grandes que lhe deram jus a uma vida independente, não estaria elle já de ha muito absorvido na unidade peninsular, tantas vezes tentada e sempre repellida?

Gloria, pois, ao inclyto D. Henrique, ao prestigioso Infante, que abriu aos nossos antecessores o caminho dos mares, e nos permittiu a nós, Portuguezes e marinheiros de hoje, vivermos livres á sombra da bandeira das quinas, symbolo amado da nossa tão querida patria.

En

---

[1] *Commentarios,* edição de 1784, parte IV, pag. 122.

BIBLIOGRAPHIA

LISTA DOS PRINCIPAES TRABALHOS IMPRESSOS, RELATIVOS Á «ARTE DE NAVEGAR DOS PORTUGUEZES» DESDE OS PRIMEIROS TEMPOS ATÉ Á EXTINCÇÃO DA «AULA DO COSMOGRAPHO-MÓR» EM 1779

TRATADISTAS

Duarte Pacheco Pereira, *Esmeraldo de situ orbis.* Começa por noções geraes de cosmographia, esphera e navegação, e segue a descripção geographica e roteiro dos descobrimentos. Escripto em 1505? Publicado em 1892, Lisboa.

Gaspar Nicolas? *Tratado da Spera do mũdo tirada de latim em lingoagem portugues com hũa carta... Seguese ho regimento da declinaçom do sol... com ho regimento da estrella do norte.* (A carta é traduzida por (Alvaro da Torre.) Lisboa, impresso por Germão Galhard, 1519?

Pedro Nunes, *Tratado da Sphera,* etc. (Veja-se nota 1, pag. 23). Lisboa, 1536.

——, *De arte atque ratione navigandi, libri duo.* 1.ª edição, Coimbra, 1546; 2.ª edição, Coimbra, 1573; outra edição com o titulo de *Opera quæ complectuntur,* etc. Basilea, 1566. Houve mais edições.

A 1.ª edição mencionada, de Coimbra, é apontada por Barbosa, Ribeiro dos Santos, Innocencio e outros; não consegui, porém, ver um exemplar d'ella, ao passo que são frequentes os da 2.ª edição, 1573, em cujo prologo o editor (Antonio de Mariz) censura os erros das anteriores edições d'esta obra de Pedro Nunes, sem comtudo as designar explicitamente. Parece, pois, que aquelles bibliographos fizeram alguma confusão.

Diogo de Sá, *De navigatione.* París, 1549.

João Baptista Lavanha, *Regimento nautico.* 1.ª edição, Lisboa, 1595.

Simão de Oliveira, *Arte de navegar.* Lisboa, 1606.

Manuel de Figueiredo, *Chronographia,* etc. (Veja-se adiante.)
——, *Hydrographia, exame de pilotos, no qual se contem as regras que todo o piloto deve guardar nas suas navegações,* etc. Lisboa, 1642. Traz tambem um roteiro, adiante mencionado.

Valentim de Sá, *Regimento de navegação,* etc. Lisboa, 1624.

Antonio de Najera, *Navegacion especulativa e pratica,* etc. Lisboa, 1628.—Incluo este tratadista entre os auctores portuguezes, porque elle se declara terminantemente *lusitano, natural de Lisboa* (e isto no tempo da dominação dos Filippes), diz que saiu da *sua patria* para percorrer a Hespanha, e desculpa-se de escrever o seu livro em castelhano, por ser esta lingua conhecida em toda a monarchia. A obra de Najera é a mais completa e clara das publicadas até ao seu tempo; cita frequentes vezes Pedro Nunes e as praticas dos Portuguezes; e sempre que vem a proposito, mostra os erros de Rodrigo Samorano e Garcia de Cespedes, os dois tratadistas de navegação ao tempo mais conceituados em Hespanha.

Antonio de Mariz Carneiro, *Arte pratica de navegar e roteiro das navegações das Indias orientaes.* Lisboa, 1642. Teve mais edições.

Luiz Serrão Pimentel, *Arte pratica de navegar e regimento de pilotos,* etc. Lisboa, 1681. É obra posthuma, publicada por seu filho Manuel Pimentel.

Antonio Carvalho da Costa, *Via astronomica.* 1.ª parte, Lisboa, 1676; 2.ª parte, Lisboa, 1677. N'esta se contém: 1.º tratado: *Da navegação.*
——, *Compendio geographico... construcção de mappas e fabrica das cartas hydrographicas,* etc. Lisboa, 1686.
Manuel Pimentel, *Arte pratica de navegar e roteiro das viagens,* etc. Lisboa, 1699. É 2.ª edição da obra de seu pae, Luiz Serrão Pimentel.
——, *Arte de navegar em que se ensinam as regras praticas e o modo de cartear pela carta plana e reduzida,* etc. Lisboa, 1712.

ALMANACHS, REPORTORIOS, ETC.

Abraham Zacuto, *Almanach perpetuus celestius motûs astronomi Zacuti, cujus radix est 1473.* Leiria, 1496. É a traducção do hebraico em latim, feita por José Visinho, e impressa por mestre Ortas. Conhecem-

se tres exemplares: um na Bibliotheca Nacional de Lisboa, outro na bibliotheca de Evora, e o terceiro na Colombiana de Sevilha.

Valentim Fernandes, *Reportorio dos tẽpos em lingoagẽ portugues... e a declinaçom do sol com seu regimento,* etc. 1.ª edição, 1521? Teve mais edições.

André de Avellar, *Reportorio dos tempos, o mais copioso que até agora saíu á luz, conforme a nova reformação do Santo Padre Gregorio XIII,* Lisboa, 1585. Teve, pelo menos, mais quatro edições: Lisboa, 1590; Coimbra, 1590; Lisboa, 1594 com o titulo de *Chronographia ou Reportorio dos tempos,* etc.; Lisboa, 1602, com o mesmo titulo.

Manuel de Figueiredo, *Chronographia, reportorio dos tempos, no qual se contem seis partes,* etc. Lisboa, 1603.

Boaventura Soares, *Lunario de um siglo.* Lisboa, 1748.

ROTEIROS

Alvaro Velho? *Roteiro da viagem de Vasco da Gama em 1497.* Publicado pela primeira vez por Diogo Kopke e Antonio da Costa Paiva, Porto, 1838; 2.ª edição, por Alexandre Herculano e o barão de Castello Paiva (o mesmo Paiva da 1.ª), Lisboa, 1861.

Livro de Duarte Barbosa, escrito em 1516; Navegação ás Indias Orientaes, por Thomé Lopes; Navegação do capitão Pedro Alvares Cabral; Navegação de Lisboa á ilha de S. Thomé, por um piloto portuguez. No tomo II da *Collecção de noticias para a historia e geographia das nações ultramarinas que vivem nos dominios portuguezes.* Lisboa, Ac. R. Sc. 1812.

Carta de Pedro Vaz de Caminha a el-rei D. Manuel; Roteiro da viagem de Fernão de Magalhães. Ibid., tomo IV, Lisboa, 1826.

Pedro Lopes de Sousa, *Diario de navegação de Martim Affonso de Sousa,* publicado pela primeira vez por Francisco Adolpho de Varnhagen, Lisboa, 1839.

D. João de Castro, *Roteiro de Lisboa a Goa,* viagem realisada em 1538. Publicado em Lisboa, 1882, por Andrade Corvo, com numerosas annotações e um appendice sobre as *Linhas isogonicas no seculo XVI.*

——, *Roteiro de Goa a Diu,* viagem realisada em 1538-1539. Publicado no Porto, 1843, por Diogo Kopke.

D. João de Castro, *Roteiro da viagem... em 1541, partindo... de Goa até Suez,* etc. Publicado pelo dr. Antonio Nunes de Carvalho, París, 1833.

Manuel de Figueiredo, *Roteiro e navegação das Indias Occidentaes, ilhas Antilhas e mar Oceano occidental,* etc. Lisboa, 1609.

Gaspar Ferreira Reimão, *Roteiro da navegação e carreira da India tirado de... Vicente Rodrigues e Affonso Dioguo.* Lisboa, 1612.

Antonio de Mariz Carneiro, *Roteiro,* etc., acima indicado.

Luiz Serrão Pimentel, *Roteiro do mar Mediterraneo,* etc. Lisboa, 1675.
——, *Roteiros das navegações das conquistas de Portugal e Castella,* na *Arte pratica de navegar,* acima indicada.

Manuel de Mesquita Perestrello, *Roteiro dos portos, alturas, etc., desde o Cabo da Boa Esperança até ao das Correntes.* Saíu na obra de Serrão Pimentel, acima indicada.
Nos *Annaes maritimos e coloniaes,* Lisboa, 1840-1846, vem alguns roteiros e indicações de navegações.
Na Collecção intitulada *Alguns documentos do Archivo Nacional da Torre do Tombo ácerca das navegações e conquistas portuguezas,* Lisboa, 1892, inserem-se diversas cartas, relações de viagens e outros escriptos importantes para a historia da arte de navegar portugueza.

TRABALHOS HISTORICOS E CRITICOS

Antonio Ribeiro dos Santos, *Memoria da vida e escriptos de D. Francisco de Mello.* Memorias de litteratura portugueza da Academia Real das Sciencias, Lisboa, tomo VII, 1806.
——, *Memoria da vida e escriptos de Pedro Nunes.* Ibid., ibid.
——, *Memorias historicas sobre alguns mathematicos portuguezes e estrangeiros domiciliarios em Portugal ou nas conquistas.* Ibid., tomo VIII, 1812.
——, *Da antiguidade da observação dos astros.* Historia e memorias da Academia Real das Sciencias. Lisboa, 1817, tomo V, parte I.

Sebastião Francisco Mendo Trigoso, *Memoria sobre Martim de Bohemia.* Memorias de litteratura da Academia, tomo VIII.

Francisco de Borja Garção Stockler, *Ensaio historico sobre a origem e progressos das mathematicas em Portugal.* París, 1819.

Ignacio da Costa Quintella, *Annaes da marinha portugueza.* Lisboa, 1839 e 1840.

Visconde de Santarem, *Memoria sobre a prioridade dos descobrimentos dos Portuguezes*, etc. París, 1841. Foi depois traduzida em francez e ampliada com o titulo de *Recherches,* etc. París, 1841.
——, *Essai sur l'histoire de la cosmographie et de la cartographie*, com o magnifico atlas. París, 1849-1852.

José Silvestre Ribeiro, *Historia dos estabelecimentos scientificos... de Portugal.* Lisboa, 1872, volume II e outros.

Marquez de Sousa Holstein, *A escola de Sagres e as tradições do Infante D. Henrique.* Lisboa, 1877.

Luciano Cordeiro, *De como navegavam os Portuguezes no começo do seculo* XVI. No *Boletim da Sociedade de Geographia de Lisboa*, 4.ª serie, 1883.

Sousa Viterbo, *Trabalhos nauticos dos Portuguezes nos seculos* XVI e XVII. Ibid., 9.ª serie, 1890.
——, *Trabalhos nauticos*, etc. 2.ª serie. No numero do *Instituto*, de Coimbra, dedicado á commemoração do Centenario, 1894.

Latino Coelho, *Vasco da Gama.* Lisboa, 1882.

Manuel Pinheiro Chagas, *Os descobrimentos portuguezes e os de Colombo.* Lisboa, 1892.

Antonio Arthur Baldaque da Silva, *O descobrimento do Brazil por Pedro Alvares Cabral,* nas *Memorias da commissão portugueza para o centenario do descobrimento da America.* Lisboa, 1892.

Vicente M. M. C. Almeida d'Eça, *Nota sobre os estabelecimentos de instrucção naval em Portugal,* etc. Lisboa, 1892.

INFLUENCIA

DO

INFANTE D. HENRIQUE

NO

PROGRESSO DA MARINHA PORTUGUEZA

NAVIOS E ARMAMENTOS

SEGUNDA CONFERENCIA

FEITA EM 23 DE FEVEREIRO DE 1894

POR

JOÃO BRAZ D'OLIVEIRA

Não é... cousa justa
Tratar branduras em tanta aspereza,
Que o trabalho do mar que tanto custa
Não soffre amores, nem delicadeza.

Lusiadas, c. VI est XLI

MEUS SENHORES:

A direcção do Club Militar Naval foi para commigo excessivamente amavel convidando-me para tomar parte nas conferencias com que tenciona celebrar o centenario do Infante D. Henrique. Se não possuo meios sufficientes para bem me desempenhar do honroso cargo que me foi distribuido, sobeja-me porém a boa vontade. Sabiamente inaugurada a serie de conferencias pelo meu illustre amigo Almeida d'Eça, seguir-se-hão a mim camaradas de merito e talento conhecido. Se fôra licito empregar uma comparação da arté de desenho, a que officialmente me dedico, diria ter a minha conferencia a utilidade do claro-escuro. Penso, porém, que as reuniões do Club não pretendem ter fóros de sessões de academia, e que os seus socios, homens do mar, não pensam em titulos de sabios e letrados, e por isso livre da preoccupação da fórma e do estylo eu direi o que souber e da melhor maneira. Official de marinha, ainda que dos mais humildes, eu honro-me de pertencer á corporação da Armada, e é essa idéa, certo da benevolencia dos camaradas, que me anima para eu contribuir com o meu fraco prestimo para esta manifestação da vida do Club.

O ponto que me foi distribuido tem por titulo: influencia do Infante D. Henrique no progresso da marinha portugueza. Navios e armamentos.

Como vêdes é vastissimo o assumpto, e para o monumento a erguer em honra do Infante, eu só posso contribuir com uma pedra mal lavrada.

Ao alvorecer do seculo XV era realmente notavel a côrte portugueza. Distincta entre as demais da Europa, bem diversa do que fôra nos primeiros tempos da monarchia, purificada dos crimes que a tinham maculado no reinado de D. Fernando, a côrte de D. João I inaugurava o periodo da renascença portugueza. Nada ali faltava para fallar ao espirito e enleval-o em mil sonhos de cavallaria e heroicidade, germen fecundo de onde haviam de resultar os grandes feitos. O mestre de Aviz e os seus bons cavalleiros de Aljubarrota e das guerras de Castella, bem se podiam comparar ao rei Arthur e aos cavalleiros da Tavola redonda, e cercando como aureola luminosa esta pleiada de heroes, acariciando o espirito com os raios da poesia e da cavallaria aventureira, da arte em todas as suas manifestações, abundavam na côrte os representantes mais sublimes de todas as virtudes dos heroes. João das Regras, Nuno Alvares, o talento e a espada, são as columnas mais firmes do throno do rei de boa memoria. Na basta phalange dos cavalleiros avultam nomes gloriosos recordando victorias e combates.

Os infantes, modelos de virtudes e cavallaria, são ao mesmo tempo sabios e letrados. D. Duarte pensador distincto; D. Pedro poeta mimoso e viajante celebrado; D. Henrique austero, sabio e valoroso; D. Fernando e as infantes incarnações sublimes de todas as virtudes.

As tradições e as flores da cavallaria ennaltecem e rescendem perfumadas em volta da corôa portugueza.

A Batalha, talhada nos moldes da arte mais sublime, ergue os seus coruchcus rendilhados em honra da religião e patriotismo; Vasco de Lobeira, soldado de Aljubarrota, canta no *Amadis de Gaula* as façanhas dos heroicos cavalleiros; e para que não faltem os estimulos do romance aventureiro, Magriço e os onze cavalleiros repetem em Inglaterra as proezas dos

paladinos celebrados. O povo enthusiasma-se com os contos de batalhas e heroismos, e ao solau dos cem archeiros inglezes que em Aljubarrota valeram bem mil lanças, talvez até as mulheres do povo acalentassem os filhos, que mais tarde haviam de ser os soldados de Ceuta, os marinheiros do cabo Bojador.

Sobranceira a este quadro grandioso em que florescem todos os nobres sentimentos, paira como uma visão quasi divina o vulto sympathico da rainha Filippa de Lencastre.

Modelo de todas as virtudes, superiormente educada, energica e pensadora, revelando o sangue de que descende, impõe-se á côrte portugueza, transforma, civilisa, prepara com a sua influencia vivificadora, com o esmero do amor dos filhos, a farta messe de beneficios que a breve trecho devem desabrochar e tornar Portugal glorioso, e sobre elle attrahir as attenções do mundo.

É n'esta atmosphera especial creada pelo amor piedoso de uma mãe incomparavel, é n'esta atmosphera, inebriante de feitos guerreiros de soldados destemidos; de virtudes christãs fortemente comprehendidas; de façanhas sublimadas inspiradas em todo o ardor da cavallaria e da poesia; é n'esta atmosphera que o Infante D. Henrique encontra o meio apropriado para crear e desenvolver a sua idéa grandiosa de dilatar a fé e o imperio, de desvendar os mysterios do mar Tenebroso, e coragem e dedicação sublime para metter hombros a empreza tão ousada.

Em 1415 era magnificente o quadro que offerecia o Tejo. Em frente do Restello fundeada em extensa linha, adornada de estandartes e de pendões vistosos, balanceava ao ondular das vagas a esquadra de el-rei. Já perto outra frota numerosa, ricamente adornada de toldos e bandeiras vinha largar ancora. Era a frota do Porto onde tremulavam as insignias do Infante D. Henrique, e guarnecida de basta soldadesca e de remeiros vinha encorporar-se á armada que D. João alistára para a guerra cujo objectivo ainda não era conhecido. Ao som dos tambores

e charamellas respondiam as gritas dos tripulantes saudando a terra e a esquadra. Nas popas das galés e da fustalha, reluzentes nas cotas de ferro e nos capacetes emplumados, poder-se-ía reconhecer de terra alguns dos capitães e fidalgos mais illustres.

Os infantes D. Duarte, D. Pedro e D. Henrique, o conde de Barcellos, Nuno Alvares condestavel do reino, Gomes da Silva alferes-mór, o prior de Crato Gonçalves Camello, o mestre de Christo, o almirante Pessanha, o capitão de mar Affonso Furtado, e muitos outros fidalgos e ricos homens de entre Douro e Minho ali estavam reunidos. Nunca tão formosa esquadra nacional em tom de guerra se reuníra no Tejo, nem cincoenta mil homens de armas, galeotes e remeiros, se tinham apresentado para seguir el-rei por mar em busca de bellicosas aventuras.

A 25 de julho, dia de Santhiago, largou a frota, e era de ver como seguia pressurosa arqueando os mastros ao sopro do norte que lhe enfunava as vélas. Nas galés e na fustalha o esforço dos vintaneiros remando em voga compassada, faziam deslisal-as levemente sobre as ondas, formando a guarda avançada d'este exercito fluctuante. Depois sulcavam as *naves* e os navios de transporte, e o branquear das vélas redondas e latinas destacando-se sobre o azul das aguas do Atlantico, bordadas pela argentina esteira dos navios, dava a este quadro um tom feiticeiro e grandioso. O refulgir das lanças, o scintilar das armas, o ondear dos pendões, a grita dos tripulantes, o clangor dos instrumentos, e por fim o vulto dos navios foi-se pouco a pouco esvaecendo, desapparecendo para alem do cabo de Espichel, nas brumas que avultavam para o sul.

Montado o cabo de S. Vicente, fundearam em Lagos, depois luctando com mar e vento aferraram em Tarifa, até que finalmente aproaram á terra africana.

Tão consideravel armamento amedrontára os mouros. Accendiam-se as almenaras pela costa de Hespanha, e na da fron-

teira Africa annunciando a approximação dos navios nazarenos.

A 21 de agosto caía Ceuta em poder dos portuguezes, e a cidade que havia sete seculos o conde Julião entregára aos agarenos, viu de novo refulgir a cruz de Christo nos miranetes da purificada mesquita, de onde por tantos annos a voz do muesin chamára á oração os crentes de Mafoma.

Na igreja armou el-rei cavalleiros a seus filhos, e com todos os primores d'esses tempos cavalleirosos, o velho soldado de Aljubarrota calçou as esporas de oiro, e iniciou n'essa religião de honra e patriotismo, que se chama cavallaria, os seus filhos mais dilectos, que tanto haviam de engrandecel-a.

Nas muralhas da cidadella tremulava a bandeira da cidade de Lisboa. Entregue a praça a D. Pedro de Menezes, voltou a victoriosa frota a Portugal, aferrando no porto de Tavira.

Galardoou el-rei os filhos pelo modo como se houveram na empreza, e D. Henrique foi nomeado duque de Vizeu e senhor da Covilhã.

É vulgar ler em varios escriptores ter D. João emprehendido a conquista de Ceuta a rogo dos infantes, para os armar cavalleiros após porfiada peleja, preferindo os perigos da guerra ás galas dos torneios, onde era então vulgar n'outros paizes conceder por vezes as honras da cavallaria. Seria esse talvez um episodio secundario do motivo principal, que bem differente se afigura a quem ler com algum cuidado a historia d'esse tempo.

Portugal, rico de gloria pelas campanhas com que firmára a sua independencia, certo é não possuia riqueza material com que podesse satisfazer ambições de engrandecimento, porque se lhe sobrava o esforço e valentia, faltava-lhe a riqueza do commercio, e os lucros avultados com os quaes se podem emprehender os grandes feitos.

Entalado entre o mar e a Hespanha, povoado de soldados

victoriosos necessitava de aproveitar tanta actividade, colher os fructos do rude pelejar com que garantíra a sua autonomia.

As tradições dos arabes que por tanto tempo nos tinham dominado, as relações com os mouros da peninsula onde as sciencias e artes progrediam, os incitivos do commercio do oriente, de que tratavam as nações do Mediterraneo, cujos mareantes visitavam os nossos portos, a tradição historica, o odio de raça entre christãos e mosselemanos, faziam talvez pensar el-rei na conquista da praça africana, porque Ceuta era então rica e poderosa, e segural-a contra os crentes do Islam offerecia largo campo onde se podesse empregar a actividade portugueza.

Se o possuir as riquezas da India, partilhar das vantagens do commercio do oriente, formar em Africa um reino que fosse continuação da terra portugueza foi talvez o sonho de gloria que moveu o animo de el-rei D. João I, outra visão mais luminosa, ao regressar de Ceuta, deslumbrára o espirito do Infante D. Henrique.

Do alto da torre de Ceuta alongára a vista, e adivinhára a obra das caravelas rasgando as trevas do mar Tenebroso em busca d'esse Eldorado oriental, antevíra o engrandecimento do imperio e a victoria da fé á sombra da bandeira de Christo, que os portuguezes haviam de arvorar nas mais longiquas e reconditas paragens d'esse mundo a descobrir, e que ao seu espirito fulgurava já real e deslumbrante, conquista do genio com que o dotára a Providencia.

Recolhido ao eremiterio de Sagres, a sós com os seus pensamentos em frente do vasto oceano que rugia ao sopé do promontorio, logo tratou de pôr por obra a realisação do plano que sonhára.

Vem agora a proposito recordar uma noticia que encontrei n'um livro velho, escripto em latim barbaro por um dos cruzados que partiram do Escalda para a Terra Santa em 1186, relação que se encontra traduzida em portuguez por Silva

Lopes, e impressa em 1844 na typographia da Academia das sciencias.

Tendo auxiliado D. Sancho na conquista de Silves, menciona nos diversos castellos de mouros que se entregaram ao rei, depois da praça ser tomada, o nome de Carphanabal, que tanto se assemelha com Terçanabal, e parece ser o sitio onde o Infante D. Henrique fundou a sua celebre Villa Nova do Infante.

Em uma carta de doação da espiritualidade da villa á ordem de Christo em data de 18 de setembro de 1460 declara ter fundado a sua villa «*no outro cabo que antes do dito de Sagres está aos que vem do poente para levante, e que se chama a Terçanabal.*

Parece ser pois a ponta do Belixe a leste do cabo de S. Vicente. Algumas ruinas que em 1833 eram ainda bem visiveis, e entre ellas as de uma igreja de Santa Catharina, cuja imagem se conserva no fortim de Santo Antonio, parecem vir confirmar esta noticia.

Mais tarde Sagres foi-se desenvolvendo; com a morte do Infante, a Villa foi perdendo prestigio, até que Sagres, á sombra da qual vivêra, lhe herdou o nome e as honradas tradições.

Costumam os historiadores apresentar D. Henrique austero e frio, cercado de sabios e cosmographos, meditando as obras de Jorge de Purbach, e de João Muller de Koenisberg, emendando as cartas de Valseca, ou escutando as lições de Jacome de Malhorca, e os conselhos de experimentados pilotos genovezes, catallães e malhorquinos. Eu amo mais, sem lhe obscurecer o talento de erudito, imaginal-o vibrante de enthusiasmo pelas idéas que professava, animando do mesmo calor os rudes mestres das barcas portuguezas.

Ao grupo de sabios, aos quaes excede em crença e patriotismo o genial talento do Infante, ficou a historia chamando a escola de Sagres. Pharol seguro rasgando os longiquos horisontes será elle quem guiará os mareantes.

Vejamos agora de que meios carecia para a realisação de suas emprezas arriscadas.

Navios, marinheiros, soldados, dinheiro e privilegios, taes são os elementos indispensaveis sem os quaes nada poderia proseguir.

Navios já possuiamos os que andavam encarreirados para Flandres, França, Mauritania, Hespanha, e para as Canarias, e essas viagens, algumas por mares tormentosos, já tinham feito cuidar da robustez dos barcos. Nos reinados anteriores tambem se pensára em marinha. D. Diniz, tratando de desenvolvel-a e dotal-a com materiaes de construcção, mandára plantar o pinhal de Leiria. Affonso IV, D. Pedro, D. Fernando não se esqueceram de lhe conceder privilegios, e animar os armadores para construir e augmentar a tonelagem dos navios. Da viagem a Ceuta resultaram uteis beneficios. As grosseiras naus e galés que tinham esgarrado com as correntes do Estreito foram modificadas, e nos estaleiros do reino tomou incremento a construcção dos barcos de latinos de coberta, destinados a navegar ao longo da costa occidental de Berberia.

Marinheiros eram dos melhores os de Lisboa, Gaya, e do Algarve, e se diziam que *fóra da carreira de Flandres já não sabiam ter agulha,* é porque ainda não tinham podido vencer todos os terrores das lendas mediavaes, que lhe diziam: quem passasse o cabo Não jamais voltaria a porto e salvamento. Para os nautas o mar largo era o abysmo onde para sempre se perdiam; a Atlantida, S. Brandão, e as Sete Cidades as ilhas errantes e pavorosas guardadas por estatuas e gigantes marcando os terminos do mundo.

Mercê do Infante D. Henrique alguns dos mais ousados já se atreviam a ir tentar a Deus, e quando as primeiras barcas voltaram annunciando a descoberta das ilhas ignoradas, ainda o povo perguntava cheio de terror supersticioso, para que ir desvendar os segredos do mundo.

Era necessario vencer os preconceitos da rotina, tornar os mareantes crentes na sciencia e na sua utilidade, demonstrar-lhes praticamente que a bussola e a carta de marear eram os unicos meios de poderem navegar seguros. Grande serviço foi o de genovezes e malhorquinos, praticos na navegação do Mediterraneo e do oceano, adestrando os nossos marinheiros para a navegação do largo, e já de longe vinha essa influencia, pois em Portugal, reinando D. Diniz, era almirante da frota um genovez.

Accentua-se a sua influencia no periodo do Infante não só porque se tratava de desenvolver a marinha, mas tambem porque outras idéas os attrahiam á côrte portugueza. Prosperava a republica de Genova, e os productos do oriente comprados na costa da Syria e na septentrional da Mauritania eram transportados nos seus navios a todos os emporios de commercio, e as suas feitorias escalonadas desde o Bosphoro por todo o litoral mediterraneo garantiam-lhe por algum tempo o monopolio e a riqueza. Surgia agora uma pequena nação na parte mais occidental da peninsula hispanica, que destemidamente se lançava em maritimas aventuras, era necessario pensar a serio na conservação do poderio, partilhar alguns lucros commerciaes das terras que se tentavam descobrir, e os genovezes apreciados como optimos mareantes bem sabiam ser o seu serviço avaliado, e Genova tratava com empenho de obter em Sagres feitoria, e aproveitando o esforço portuguez conservar por largo tempo o poderio.

Certo é, terem os genovezes, e outros estrangeiros dado ao Infante e aos nossos pilotos lições que foram sabiamente aproveitadas. Mais praticos na navegação do largo foram por vezes os mestres, mas os discipulos dentro em breve os excederam. E a concessão da feitoria, essa nunca o Infante a outorgou, porque de certo lhe adivinhou o artificio.

Soldados não faltavam se agora se tratasse de combater mouros inimigos. O povo estava adestrado nas armas, provára em Aljubarrota, Trancoso e Atoleiros combatendo a pé,

que sabia vencer a mais fidalga cavallaria castelhana. Agora lá estava Ceuta como escola de milicia, e os soldados experimentados no arduo serviço da praça africana haviam de mais tarde ser os conquistadores do oriente.

E para que não faltem estimulos religiosos animando a conquista e o brio dos guerreiros, as bullas de Eugenio IV e Nicolau V auctorisam a guerra aos infieis. Calixto III na sua bulla *Et si cuncti* de 16 de fevereiro de 1456 declara que os mestres e priores das ordens militares mandem cada anno um terço dos freires a Ceuta, para a defenderem á sua custa.

Regedor e governador da ordem de cavallaria do mestrado de Nosso Senhor Jesus Christo, D. Henrique é um soldado destemido, e se lhe falta a prudencia de um general experimentado, tem o valor indomavel do mais perfeito cavalleiro. Quando se trata da conquista de alem mar, de dilatar a fé e o imperio, o solitario de Sagres põe de parte a sciencia e os cosmographos, veste a cota e empunhando a espada lá corre, e é o primeiro na brecha, investindo os mouros inimigos. Valente e arrojado, honrando o sangue de Aviz de que descende, se foi fraco general, foi entre os homens do seu tempo um dos soldados mais briosos.

O seu proceder serve de exemplo; não faltavam, pois, ás emprezas os soldados aguerridos.

Dinheiro para organisar expedições, de sobra o havia a ordem de Christo. Demais, uma ou duas embarcações que mandava cada anno a descobrir, e essas de fraca tonelagem e de poucos tripulantes, não era ainda despeza consideravel. Logo que as descobertas progredissem, nas rendas das terras e nos proventos do commercio haveria recompensa para continuar na empreza começada. Alargar o imperio da cruz, convertendo á fé os povos barbaros era façanha apropriada para o animo dos freires cavalleiros.

Taes eram os elementos de que dispunha o Infante para emprehender a sua obra memoravel.

Divergem os auctores na data em que tiveram principio os

descobrimentos; uns a collocam em 1412, outros depois da expedição de Ceuta.

Se já antes tinhamos navegação para as Canarias, parece certo que por mais de uma vez se visitára a costa de Africa, mas eram essas viagens factos isolados, sem obedecerem a um plano previamente formulado, como depois aconteceu por ordem do Infante.

Em 1418 a descoberta da ilha de Porto Santo póde ser considerada como o primeiro prospero successo d'essa epopêa de aventuras. Logo no anno seguinte a Madeira, essa perola do mar, apparece coberta de arvoredos, com os seus pincaros coroados de nuvens, maravilhando os descobridores. Depois vae pouco a pouco aclarando a adusta costa africana. Fica já para ré o cabo Não, e o pavoroso Bojador viu passar alem as nossas barcas destemidas. Os Açores, essas terras de oeste procuradas por ordem do Infante, entram de novo no numero das ilhas conhecidas. O Senegal, a Guiné, Cabo Verde, o archipelago Caboverdiano, e a Serra Leôa vêem successivamente figurar nas cartas de navegar, definindo com todo o rigor da sciencia d'esse tempo o contorno do litoral e seus parceis, os fundeadouros nos rios, nas angras e bahias. Eram as ilhas deshabitadas, a Africa inhospita apresentando ao longo das ribas grande extensão de areiaes desertos, e quando alem da região de Mogareb se começaram a conhecer as tribus nomadas, eram ellas selvagens e bravias. Depois surgiram as regiões mais povoadas pelos negros, lançaram-se então as bases do commercio, tratou-se de explorar as terras descobertas. Pequenas embarcações, certamente barcos de pesca tripulados por vinte a vinte e cinco homens, tinham trabalhado audazmente n'este lidar glorioso, e não foram os lucros d'estas primeiras viagens hesitantes que as attrahiram para o sul. Era o desejo de saber, o amor da gloria, as tradições da cavallaria, a obediencia ao Infante que os levavam a arrostar e a vencer os perigos incognitos do mundo.

Perestrello, Tristão Vaz, Gil Eannes, Gonçalo Velho, Baldaya, Diniz Fernandes, Gonçalo de Cintra, Fernandes, Gomes Pires, Cadamosto, Antonio de Noli, são os primeiros discipulos da escola de Sagres, a vanguarda arrojada d'essa phalange

de heroes, que impulsionados pelo genio do Infante cumpriam gloriosamente a visão radiosa que sonhára.

Após a descoberta tratou-se da colonisação das terras, seguiram-se as caravelas a commerciar por essas regiões ainda ha pouco desconhecidas, fundou-se a companhia de Lagos para negociar e descobrir, e o castello-feitoria de Arguim ergueu-se para amparo dos mercadores, novo elo d'essa cadeia de fortalezas com que tentámos abraçar o mundo, desde Ceuta por toda a costa de Africa e Asia até muito alem do cabo Comorin.

Tal foi, senhores, a grande obra do Infante D. Henrique, e ao descançar na morte em 1460, não levava comsigo para o tumulo todo o santo enthusiasmo e a indomavel energia que possuíra, para o triumphar de empreza tão gigante. Sobrevivia-lhe o potente influxo do seu genio para se proseguir na carreira que encetára, e as regiões perfumadas do Eldorado da India haviam de surgir ao cabo da derrota, corôa bem merecida de victoria, pela inquebrantavel energia portugueza no rude labutar de tantos annos.

Em rapido esboço indiquei o primeiro periodo das descobertas, e a largos traços quaes as primeiras embarcações. Barcos de pesca, em geral bem modestos e deficientes foram-se pouco a pouco modificando e melhorando.

Podemos distinguir tres typos como sendo os principaes: a *barca, barinel*, a *caravela,* e d'elles farei mais minuciosa descripção. N'este navegar cauteloso pelos mares do passado ainda tão pouco conhecidos, buscarei piloto acreditado para ajudar em derrota tão difficil. Refiro-me aos *Estudos sobre navios portuguezes,* do meu bom amigo e camarada Lopes de Mendonça, trabalho que mereceu a consideração de naturaes e estrangeiros, e por elle apresentado na celebração do centenario de Colombo.

Barca.—A palavra barca é geralmente empregada como designação de embarcação de pequena tonelagem. Não quer isto

dizer que em nossos dias não se applique conjunctamente a um navio de véla de grandes dimensões. Diz-se a barca de agua, a barca de luzes, a barca de passagem, e aqui *barca* é empregado como significando embarcação, acontecendo ainda n'este caso não ser embarcação de grande lote. Julgo *barca* ser alteração da antiga palavra *barcha,* ou tradução de *barge*, que tambem significava barca, esquife; ou de *barque, bark, barkje,* embarcação pequena e sem gavea, destinada a levar mantimentos, e a servir á carga e descarga do navio.

Os inglezes tão conservadores das suas tradições, chamam a *barcha do lord-maire* a uma embarcação ligeira e comprida, especie de galeota de gala, que figura no cortejo fluvial da municipalidade, por occasião de festa no Tamiza.

A barca julgâmos ser originaria das nações do norte. Os *drakars* e *snekkars* dos escandinavos e normandos, os navios dos *vikings* parecem ser o typo primitivo. No Sandefjord, perto de Cristiania, encontrou-se em 1880 uma perfeitamente conservada, de 75 pés de comprimento, 16 de bôca e 5 de pontal. Podia levar cem tripulantes, e navegar á vela e remos. Os normandos visitaram as costas da Peninsula, e as naus e barcas dos cruzados vieram muita vez a Portugal, auxiliando os nossos primeiros monarchas nas guerras contra os mouros. Parece-nos provavel que a barca da peninsula reproduzisse em grande parte aquelle typo de navio. Seriam embarcações de pequeno porte, talvez de 20 a 25 toneis, em geral de bôca aberta, ou de uma só coberta quando se construiam para viagem larga. A relação da bôca para o comprimento variava de $1/4$ a $1/5$, e de pontal muito pequeno. A ré e a prôa era aguçada, e arvorava em geral um só mastro de muita guinda com uma enorme vela de pendão. A barca normanda governava com um remo de espadella nas alhetas por um e outro bordo, e depois adoptou-se um leme parecido com o dos saveiros, sendo a cana de governo atravessada, e com talhas de gualdropes nos extremos.

Um diccionario de marinha que possuo, publicado em Amsterdam em 1702, entre muitas cousas curiosas diz ácerca da barca algumas indicações que me parecem de valor.

«*Barca longa* é uma pequena embarcação de bôca aberta,

mais pequena e de menos borda que a barca ordinaria, aguda avante, e que póde navegar á vela e remos... A barca do Mediterraneo tem vélas latinas, os hespanhoes têem umas barcas de fórma especial, e muito vulgares n'esse paiz. São optimas veleiras, para o que têem as linhas de agua a ré e avante muito finas, o que as torna muito agudas. O leme governa á mão por meio de gualdropes. A véla é de guinda extraordinaria, pelo que é necessario trazer muito lastro de pedra. É muito incommodo manobrar a véla, sendo necessario arrial-a para cambar de bordo. É um immenso trapezio invergado n'uma verga redonda, tendo toda a guinda do mastro, e a esteira amura e caça como a de um traquete redondo. O mastro é vertical, anda a meio, e de comprimento igual á quilha. Ordinariamente tem de 30 a 39 pés da roda ao cadaste, 8 a 9 pés de bôca, e 5 pés de pontal. Oito, dez, treze ou quatorze são os tripulantes ou pouco mais, conforme o tamanho e o serviço. A borda é volante, podendo desarmar e cruzar quatorze remos. Para viagem larga póde armar dois mastros, sendo o de proa mais pequeno. É barco para tempo bonançoso, porém sobrevindo tempestade arria e desarma o mastro grande, indo o do traquete substituil-o, içando uma véla com a qual resiste ao temporal.»

Uns desenhos antigos que temos visto, e alguns da archeologia de Jal, parecem confirmar a descripção que temos feito. Surprehende ver um *drakar* do seculo XI usando na véla tres forras de rizes. Um só mastro vertical, e em geral de cesto de gavea, e sempre a meio, é um dos caracteristicos principaes. O sêllo da cidade de Dam, e outros documentos são indicios similhantes.

Julgâmos provavel serem parecidas com as barcas de Hespanha as barcas portuguezas do tempo do Infante. Ainda hoje a *barqueta* da Madeira parece affirmar o que fica dito. Imitação e reducção talvez das antigas barcas, cruza destemida a carreira da Madeira a Porto Santo. Modesta, humilde, assidua no rude trabalhar, os seus tripulantes decerto ignoram os velhos pergaminhos fidalgos da *barca* de que talvez seja descendente.

Foi n'uma d'estas pequenas embarcações, que em 1434 se

realisou um dos feitos mais importantes para a historia das descobertas. Gil Eannes dobrou o cabo Bojador. «*Parecia cousa estranha aos mareantes apartarem-se do rumo que levavam e seguirem outro tanto para oeste.*»

Baixo, pedregoso, e coberto de dunas na sua parte meridional, vae correndo em disfarçada descida para o mar. A vaga barrenta escura floreando na praia dá-lhe um aspecto triste e carrancudo. Atalaya avançada do deserto marcava um dos terminos do mundo. Quebrada a lenda que o defendia, na esteira da barca de Gil Eannes singraram depois as ousadas caravelas.

É para notar como com tão pequenos meios se conseguiu tanto. Por isso quando os navegadores apresentaram ao Infante D. Henrique, como mostra d'aquella terra deserta e desabrida, as pallidas rosas de S. Maria colhidas alem-cabo Bojador, diremos como um grande poeta: tinham conquistado o trevo fatidico das tres folhas, o ramo encantado com que haviam de abrir as portas da India, o sonhado paraizo oriental.

Barinel.—Ácerca do que bem fosse esta embarcação, não colhi elementos para positivamente a definir. De *barinus* especie de peixe, ou de *baris* embarcação de transporte muito veleira, de que usavam os egypcios, dizem alguns que lhe provém o nome. Divergem os auctores, chegando a consideral-a simplesmente como embarcação de remo. Parece, porém, pela terminação *el* italiana, assim como em *navichel*, ser de diminutas proporções. Não ha duvida que foi usada no Mediterraneo no serviço de pescaria, e que Bartholomeu e Antonio de Noli, quando vieram para o serviço do Infante, trouxeram um barinel comprado em Genova, como proprio para a exploração da costa africana. D. Francisco Manuel, nas *Epanaphoras,* diz ter sido simillhante ás varinas sutis ainda usadas em seu tempo. Vencido que foi o cabo Bojador mandou novamente o Infante a Gil Eannes na sua barca, e n'um barinel a Affonso Gonçalves Baldaya, para proseguirem na viagem para o sul.

Julgo o barinel de maior tonelagem do que a barca, e para conciliar um pouco as variadas opiniões, talvez de proa alte-

rosa e recurvada similhando a das meias luas ovarinas, a popa de painel, o leme de grande porta, a ré talvez um tendal para servir de abrigo, e arvorando dois mastros com sua vela redonda de arriar, e podendo armar remos para poder navegar em tempo bonançoso.

Quando me lembro ser esta a embarcação escolhida para ultrapassar o Bojador, o que leva a crer ser mais propria para o mar do que a barca, e conhecendo a persistencia do vento dos quadrantes do norte n'aquellas regiões, admiro-me que se apparelhasse um navio com vélas redondas, das quaes a grande raramente serviria andando a um largo, ou á popa para o sul; e que na torna viagem para o norte, não eram das melhores para ganhar para barlavento.

Outros argumentos tirados da navegação dos genovezes no Mediterraneo me poderiam levar a não acceitar como provavel a armação redonda, mas sei tambem que n'aquellas epochas só boas embarcações latinas eram as caravelas de Portugal e as galés de Roma, e por isso sem norte seguro para navegar n'este mar de hypotheses, que todas mais ou menos se podem combater, mau grado meu, deixarei o barinel envolto nas brumosas lendas d'aquelles velhos tempos, affirmando simplesmente que o seu emprego foi util e glorioso para a epopêa da marinha portugueza.

Caravela.—Surge a caravela, cujos serviços valiosos bem lhe garantem o direito de symbolisar a epocha das descobertas. Foi ella que permittiu commerciar mais largamente, e adiantar os progressos da sciencia, affrontando as viagens no mar largo. Mereceu o seu estudo a attenção de illustres escriptores, e agora vae ainda figurar nas festas do Porto, como personificação das illustres tradições da marinha nacional.

Foram estes os navios preferidos para as viagens da Guiné, e para a conservação do monopolio do commercio fez-se astuciosamente divulgar pela Europa a sabida lenda, de que só Portugal possuia latinos bem possantes para arrostar o vento e as correntes d'aquellas remotas regiões.

A caravela é de origem mourisca, de armação latina como são as embarcações da costa mauritana proprias para a navegação de cabotagem. Modificada e melhorada para a viagem larga, quasi se póde considerar como um typo novo, e exclusivamente portuguez. Um quadro gothico pertencente ao mosteiro da Madre de Deus em Lisboa representando o desembarque de S. Auta, o livro das fortalezas por Duarte d'Armas, os mappas de Juan de la Coza, os desenhos de Beninc, as chronicas nacionaes, e os navios latinos de alguns mappas dos *Souvenirs de marine* do almirante París, vão servir-me de auxiliares para a descripção da caravela.

O seu porte era proximamente de 50 a 150 toneis, e a relação entre o comprimento e a bôca de 3:1, e ás vezes mais.

Vem a proposito recordar que o *tonel* antigo servindo de base para a avaliação da tonelagem, era o volume de um tonel de 6 palmos de comprimento, *talha* então se chamava, correspondendo a 1 braça, ou *rumo* como a bordo se dizia, e de 4 palmos de diametro, *parea,* na maior largura.

A caravela da Madre de Deus é de aspecto grosseiro e faz lembrar as embarcações de pesca. O casco cingido de cintados, a roda bojando para vante, o capello saliente e recortado, corrido de convez e sómente a pôpa de painel altamente acastellada em dois pavimentos, o mais alto dos quaes, o *chapiteu,* rasgado de vigias, não parece indicar que fosse bom veleiro. Attendendo porém no apparelho percebe-se que se devia chegar para barlavento. A meio um alto mastro levemente inclinado para vante cruza uma enorme verga latina, cujo carro se debruça sobre a borda, e a véla de grande aluamento vem caçar perto das alhetas. No chapiteu um mastro pequeno desfralda um latino mais modesto, e o punho vae a beijar o lais do botoló. Leva pela popa atoado um batel maneiro, e da roda para a verga, e no tope do mastro grande umas bandeiras tremolando.

Pelas descripções antigas d'estes barcos sabemos que o fundo era de linhas mais delgadas do que o das naus; a casa mestra um pouco avante da meia quilha. Dos mastros só o maior ti-

nha a carlinga no porão, e a primeira tilha com muito tozamento não excedia em altura 7 palmos. Igual dimensão era a do lado da escotilha, para por ella entrar o tonel de aguada, e bem assim conhecemos alguns ligeiros detalhes que nos levam a crer seria navio pouco commodo, o que não surprehenderá quem ainda navegou nos navios de véla d'este seculo, como o *Villa Flor*, o *Serra do Pilar*, a *D. João*, onde nas cobertas a altura não excedia a d'aquellas vetustas construcções.

Tal parece ter sido a primitiva caravela, e quando foi necessario obter mais espaço para a carga do marfim, e sobretudo para o trafico de captivos, fizeram-se maiores, de tres e até de quatro mastros.

Tendo-me referido a quadros e a desenhos devo advertir, que mal governado vae em busca da verdade quem piamente acreditar em tudo quanto vir. Pintados por quem das cousas do mar pouco sabia, tem o aspecto geral mas toscamente debuxado. Muitos d'elles se fossem reconstruidos como figuram nos mappas e portulanos, com certeza nem podiam fluctuar.

Com taes embarcações reinando D. Affonso V e depois D. João II proseguimos, ainda que lentamente, no caminho para o sul.

Pedro de Cintra, Fernão Gomes e os seus pilotos, Sequeira, Lopo Gonçalves, Diogo Cam completam o reconhecimento da Guiné, da Mina, do Zaire, do Congo, das uberrimas ilhas equatoriaes, e do littoral de Angola até á longiqua Manga das areias. Em 1486, mais de meio seculo depois do inicio das descobertas, quatro pequenas caravelas do rio de Lisboa, ao mando de Bartholomeu Dias e João Infante, passam alem da meta austral da terra africana, o alcantilado Tormentorio, o cabo da Boa Esperança como depois lhe chamaram, adivinhando ser por ali o caminho da India.

Por aquelles tempos faziam-se os navios na ribeira de Lisboa, no Porto, em S. Martinho e no Algarve. Era na praia

que se erguia o estaleiro apropriado, que não foi decerto carreira de marmore bem lavrado, de vasto arsenal defendido por couraça amurallıada que ligasse a cerca da cidade com o rio. De proa ao mar ali se construiam, e quando cresceu muito a tonelagem, logo que estavam promptos até á primeira tilha e estanques para poderem fluctuar, se procedia ao lançamento, completando já a nado o resto do fabrico e apparelho. Rijamente construidos de carvalho, de pinho, e de algumas taboas de sobro, pregados a cobre e raramente a ferro, toda a preoccupação do mestre consistia em fazel-os fortes e seguros. A velocidade é condição moderna. Trazer a carga a salvamento aproveitando a monsão para navegar, varar em terra para limpar o fundo, ou invernar sem alquebrar o casco, taes os problemas que pensavam resolver. Nem as curvas graciosas, as cores brilhantes, as rendilhadas talhas das popas ornamentaes preoccupavam ainda os marinheiros. O negro aspecto do embreado casco satisfazia ás regras de arte d'esse tempo; guardava a madeira do ar e humidade, e portanto era receita primorosa.

Mais tarde havia de figurar na armada o *Monte de oiro;* então navegava-se buscando o modo de adquiril-o.

De larga applicação e utilidade eram os pinhaes e matas do reino, e o pinho de Alcacer alcançára fama bem cabida. Será, diz Fernão Diniz, um pinheiro de Leiria hasteando o pendão da cruz que resistirá ao esforço da procella, quando Bartholomeu Dias dobrar o cabo das Tormentas.

Em mares onde fosse frequente haver mau tempo tornava-se pesada e perigosa a manobra dos latinos, não obstante as vergas arriarem, e modificar-se o velame envergando nos mastros vélas triangulares, ou ás vezes içando panno redondo, como parece que faziam os barcos genovezes. Apesar de serem navios propriamente de véla, em calma armavam remos, como ainda fazem as escunas e cahiques. O batel a reboque pela popa e a boça a todo o comprimento facilitava a capa rigorosa e só por excepção tentavam a corrida. Algumas indicações dos trabalhos de Paris vem confirmar esta manobra.

Notaveis são as viagens das antigas caravelas; mas ao louvar os seus audazes tripulantes não esqueçâmos que ainda hoje os cahiques do Algarve, os quaes tanto com ellas se parecem, as repetiram já indo ao Brazil levar a nova da retirada dos francezes, já emprehendendo magnificas derrotas até ao Porto Alexandre, ao sul de Angola, explorando a pescaria.

Nau.—Depois da morte de D. João II, tratou D. Manuel de concluir a expedição que já se organisava para passar á India, como complemento das viagens anteriores. Foi para tal escolhida a nau redonda, e Vasco da Gama para capitão.

De duas naus e uma caravela se compunha a flotilha, e a *S. Gabriel*, a *S. Raphael* e a *Berrio* vincularam os seus nomes a este feito memoravel, diamantina corôa que vinha aureolar a memoria do Infante, e de que D. Manuel o *Venturoso* havia de auferir o beneficio. Bem conhecidos são os detalhes da derrota, as peripecias da estada em Moçambique, em Mombaça, em Melinde, e em Calecut. Á volta queimaram a *S. Raphael* n'um baixo a que legou o seu nome por memoria, e a *Berrio* e a *S. Gabriel*, aferraram a salvo o patrio Tejo.

Honra similhante á nau *Argus* bem merecia a *S. Gabriel* a fulgir no firmamento.

Muitas são as fontes da historia onde colher elementos para com algum rigor se descrever esse navio. O *Livro das armadas*, o *Esmeraldo, de situ orbis*, os desenhos do visconde de Juromenha, os roteiros de D. João de Castro e outros, podem ser consultados com proveito. N'uma memoria: *Os navios de Vasco da Gama*, já dos camaradas conhecida, eu detalhadamente estudei esta questão. Procurarei agora resumir quanto possivel, e dar uma breve idéa do que fosse a nau redonda.

Imaginae o casco de uma grande caravela em que a proa fosse alterosa e previamente acastellada, adornada de um curto beque recurvado, e a linha da borda em curvas caprichosas segundo os pavimentos: ou melhor ainda escolhei um dos bojudos cascos dos pontões reforçado por prodigos de madeira, acastellae a proa e popa dando ás obras um grande amassa-

mento, e tereis o aspecto sombrio e alteroso das nossas primitivas naus da carreira da India.

Do livro de Falcão e de outros mais concluiremos que a relação da bôca para o comprimento era de 3 : 1 e ás vezes menos, e sendo as primeiras naus, segundo a regra, de fraca tonelagem 100 e 120 toneladas, attingiram 890 toneladas e muito mais quando depois a nau se transformou em galeão. Se attendermos a que a tonelagem se avaliava *sob o primeiro tilhado* e de modo pouco rigoroso, não nos enganaremos muito se as avaliarmos á moderna, duplicando a lotação que nos dizem os chronistas.

A nau portugueza era em geral de duas cobertas. A primeira corrida de ré a vante abrigava o porão da carga, os toneis de aguada, os paioes dos mantimentos, dos cabos, do panno, da polvora e artificios de fogo então em voga na marinha. A segunda constituindo á proa o pavimento do castello, formava á ré a *tolda do capitão* cobrindo a *alcaçova dos bombardeiros*, e á popa em outro pavimento avultava o *chapiteu*, que servia de alojamento ao commandante. *Agasalhados* para a gente não havia.

Dormiam pela tólda e convez á chuva e vento, e só o mestre e o piloto, em acanhados camarotes, gosavam o invejado privilegio de possuirem casa propria. No cadaste da popa de painel sobresahia o leme, e por cima um modesto varandim iniciava os jardins e varandas das orgulhosas naus dos seculos posteriores.

Armavam tres mastros: o do traquete no castello, o grande a meio, ambos inteiriços e de gavea, cruzando vergas redondas de traquetes de gavea e papafigos; e no chapiteu arvorava a mezena, e pela proa muito arrufado saía o gurupez da cevadeira. Aos cestos de gavea era o nome bem cabido, dentro d'elles se ferravam os traquetes, vélas então sem importancia.

As vélas mestras amainavam sobre a borda, e para lhes augmentar ou diminuir a superficie coziam ás esteiras as *monetas,* onde estavam pintados letreiros piedosos, *Ave Maria, Ave Maris Stella, In hoc signo vinces,* ou só as iniciaes P. N.

A. M. G. P. *Padre nosso, Ave Maria, Gloria Patri,* para não haver enganos no envergar das vélas.

Era velha usança em todas as marinhas ostentar nas vélas divisas e brazões heraldicos para de longe se reconhecer a nacionalidade. As naus e galés portuguezas traziam nas principaes pintada de côr vermelha a cruz de Christo.

Gloriosa é a historia d'estas naus, já como navegadoras, já como guerreiras entrando em todos os combates. Breve as veremos contribuir para a tormação de um imperio ultramarino.

Com a descoberta do caminho da India termina o periodo mais brilhante da historia dos descobrimentos. Agora alem do amor da sciencia vão entrar na lide outras idéas de dominio e de commercio, e a frota de Cabral irá inaugurar o periodo da conquista.

Não cabe no curto espaço de uma conferencia tratar de todos os pontos que se liguem com o assumpto principal. Não seria fóra de proposito fallar da eterna questão da prioridade dos descobrimentos, porque os francezes teimam em os attribuir aos marinheiros de Dieppe. Foi em 1669 que Villaut de Bellefond n'um livro *Relations des côtes d'Afrique appeléés Guinée* se lembrou de vir quebrar lanças pelos seus patricios, em menosprezo da gloria portugueza. Gratuita foi esta asserção, e tanto bastou para Manesson, Lacroix, Corneille, Rollin e outros a repetirem. Se a alguem ainda restasse duvida a tal respeito, bastava consultar a obra patriotica do visconde de Santarem para de todo a dissipar. Nem em tempo apropriado, quando ainda as caravelas proseguiam no seu lidar possante, consta ter a côrte de França ou de Inglaterra protestado contra a bulla de 13 de março de 1456 concedendo á ordem de Christo a jurisdicção espiritual de todas as terras desde o cabo Não até á India ; nem tão pouco o tratado de Tordesilhas deixou de dar a partilha do mundo ás corôas de Hespanha e Portugal.

Nobres e venerandos monumentos pelo muito que significam, modestas columnas de marmore ostentando as quinas e a cruz carcomidas pelo perpassar do vento de quatro seculos, e pelo

escarceu da vaga enfurecida, os padrões portuguezes erguidos por toda a costa de Africa, Brazil, alem Ganges, e nas Molucas, são como marcos miliarios attestando a nossa gloria intemerata.

Em março de 1500 largou do Restello a primeira armada que em tom de guerra passou á India. Alvares Cabral ía de commandante, e com varia fortuna em setembro surgiu em Calecut, tendo perdido pelo temporal metade dos navios. Descobriu a terra do Brazil, firmou tratados com os rajahs de Cochim e Cananor, varejou com os pelouros da sua artilheria a cidade indiana que acolhêra mal os portuguezes. Voltaram as naus abarrotadas de custosa especiaria, e a despeito de tormentas naufragios e pelejas, começou definitivamente a conquista da India. Logo se seguiram varias frotas ao mando de celebrados capitães, e as cidades e mares de Africa e Asia viram com assombro os navios portuguezes.

Em quinze annos chegára ao apogeu da gloria o nosso imperio. Duarte Pacheco com incriveis victorias glorificava o nome lusitano; D. Francisco de Almeida vencendo os rumes tornava esse nome mais temido, e Albuquerque conquistando Goa, Malaca, e Ormuz, com profundissimas raizes deixava arraigado o nosso imperio, deslumbrava o oriente com o esplendor das victorias, e a sua obra incrivel e immortal realisava finalmente o plano gigantesco do illustre Infante D. Henrique, que o seu genio colossal soubera comprehender e sentir com todos os enthusiasmos de uma alma privilegiada, a despeito de mil entraves e intrigas, que a sua vontade de ferro conseguiu esmagar e derruir. *Mal com os homens por amor do Rei, mal com o Rei por amor dos homens,* ainda assim tivera a inestimavel ventura de ver no zenith a gloria portugueza. Um seculo mediára entre Ceuta, e a morte de Affonso Albuquerque, o leão do mar, que assombrára o mundo. Ceuta é o hastear das quinas na plaga africana; Ormuz o titulo primoroso acclamando D. Manuel senhor da India, da conquista, da navegação, e do commercio da Ethiopia, Persia, Arabia,

senhor do reino e senhorio de Goa, do reino e senhorio de Ormuz, do reino e senhorio de Malaca.

A Persia, a China, a Abyssinia tinham-lhe mandado embaixadores. Perdêra a Senhoria de Veneza o monopolio do commercio do oriente; circundavam a Africa e os mares da India as vélas portuguezas. Lisboa era o primeiro imporio do mundo e a cruz levada pelo missionario brilhava pura e radiosa a par da espada do guerreiro.

Influencia da escola lusitana, talvez ainda da tradição do Infante D. Henrique, os Côrte Reaes chegavam ás praias do Lavrador, Colombo, Vespucio, e Fernão de Magalhães colhiam para estranhos mais ditosos as palmas de portentosas descobertas.

Qual foi o material naval empregado nas luctas homericas do Oriente? Em rapido resumo diremos o que foram: fustas, catures, galés, galeotas, brigantins, galeaças, taforeas, galeões, carracas, e outros navios d'esse tempo.

Fusta.—Pequena embarcação comprida e de pouca bôca, de borda direita, e a proa de beque longo armado de esporão, cruza de dez a vinte remos nos dois bordos, e a meio tem um mastro de latino, podendo tambem içar redondo.

Nas *Lendas* de Corrêa, nos *Roteiros* de Castro ha varias fustas desenhadas. Têem tendal á ré, e alguns pavezes pela borda. A fusta foi muito vulgar entre mouros, e de lá parece ter-se generalisado no Mediterraneo, e na costa oceanica da peninsula. Muito figurou em expedições de guerra, e no oriente foi empregada pelos nossos marinheiros. Eram construidas no arsenal de Goa, e n'outras praças, e a relação do comprimento para a bôca seria de $^1/_6$, e demandavam pouca agua.

Foram notaveis as fustas do Adriatico pela sua solidez, e fórma graciosa. As nossas sem serem de tantos primores, eram solidamente construidas como armas para a guerra, e sem o luxo da marinha de Veneza.

Sendo de grande comprimento e de insignificante pontal é claro não podiam ter coberta, arrumando-se a aguada debaixo da xarreta, e os mantimentos em paioes volantes á amurada. A ré e a vante tinham chapiteu e castello parecido com o das fragatas da navegação fluvial.

Na historia das fustas é celebre aquella em que Diogo Botelho Pereira veiu em 1535 de Cochim a Lisboa dar a nova da fundação da fortaleza de Diu. De 22 palmos de comprido, 12 de bôca, e 6 de pontal demonstrou de quanto poder foi a energia de um piloto habil fazendo tão longa viagem em lenho de tão pouco valimento.

Em 1542 as fustas em que Manuel de Vasconcellos foi a Massuah espiar os rumes, tambem fizeram uma campanha memoravel. Caçadas pelas galés dos turcos, que por vezes as tiveram quasi debaixo da gorja dos esporões, por habeis manobras em que se jogava a liberdade e a vida, á força de pericia e de coragem conseguiram cumprir o seu regimento, e a despeito de uma perseguição constante saír as portas do Estreito pelo canal do Abexim, e aportar a Goa dando nova da frota que o sultão aprestava para enviar a Diu a derribar a nossa fortaleza.

Catur.—«Navio pequeno, muito recurvado e agudo nos extremos, o qual traz uma véla de esteira.»

Almadia de Cathuri.—«É um barco da India de 80 pés de comprimento, e 6 a 7 de bôca. A popa é de painel. M. Witten diz: ser esta embarcação a que antigamente chamavam cathuri. Eram barcos de Calecut de 12 a 13 passos de comprido, agudos nos extremos, e navegando á véla e remo com grande velocidade. O rei de Calecut em tempo de guerra armava duzentos a trezentos d'estes navios.»

Foi esta ligeira embarcação aproveitada pelos portuguezes os quaes a modificaram, principalmente a véla que foi de lona em logar de siba. Parece tambem lhe juntaram á proa o es-

porão vulgar nas fustas e galés, e isto digo por ter lido em Gaspar Corrêa, tom. III, pag. 559, quando conta da viagem de Francisco Gouveia a Ormuz em 1534, para conferenciar com o gozil, o seguinte: «mandou a todos os navios por as proas em terra, e artilheria toda carregada, e prestes toda a gente. e elle saíu dos catures, que dos *esporões* saltavam em terra».

Na celebre expedição ao Mar Vermelho em 1541, D. Estevão da Gama deu aos catures titulos de gloria, os mais subidos. Deixando em Massuah o grosso dos navios, seguiu com a fustalha para o norte, indo surgir na Angra dos aggravados e ali escolheu dezeseis catures para irem a Suez queimar as galés do Turco, á vista dos mamelucos e janizaros do sultão de Alexandria, a cuja guarda estavam confiadas. Angra dos aggravados se ficou chamando á angra de que partiram, porque aggravados em sua honra de cavalleiros se julgaram todos aquelles que o governador não escolhêra para a jornada.

Em fins de abril entrou D. Estevão em Suez, e os tres catures de D. João de Castro, D. Christovão da Gama, e Tristão de Atayde chegaram a aproar á praia, onde estavam as galés, tentando o desembarque, ao que acudiu tanta cavallaria e gente de armas que não poderam realisar o seu intento, por estar já a terra sob aviso, e ser perigo e erro manifesto. Bem quizera o governador seguir o feito se não fôra a opposição dos capitães, e só consentiu em dar volta, depois de lhe terem assignado e jurado aos evangelhos um publico instrumento declarando «que bem se podiam tornar com tanta honra, como em chegar ali tinham ganhado, em dezeseis catures, e em verem o cabo do Estreito do mar Roxo com tamanha offensa do Grão-Turco».

N'esta viagem tinha D. Alvaro de Castro recebido em Toro as honras de cavalleiro. Aureos tempos eram estes de gloria; a tão longe chegára o braço e o esplendor da cavallaria.

Em 1543 soffria a praça de Diu o segundo cerco das forças de Cambaya e do Sultão. Coje, Çofar, Rumecão e outros soldados aguerridos, a quem não faltava valor e disciplina, e o auxilio de venezianos e slavos praticos na milicia, tinham quasi arrazados os muros da fortaleza, e tão aspero era o as-

sedio, e tão espantosos os assaltos a que podiamos oppor fraco presidio, que já o mouro convidava os principes da India para assistirem ao ultimo assalto e á victoria, e mandava edificar nova cidade de custosa fabrica, para celebrar as honras do triumpho. Defendia valorosamente D. João de Mascarenhas tão pesado cerco, porém como via a guerra contingente, e os defensores já raros, doentes e abatidos, mandou a Goa ao governador com solicitas rasões a implorar soccorro.

O vigario João Coelho foi n'um catur a despeito do inverno que já rugia embravecido, e D. João de Castro com todo o poder do estado, não tardou a libertar a praça e a lavar no sangue de inimigos a affronta recebida.

Galé.—A segunda metade do seculo XVI, e principio do XVII foi o periodo brilhante das galés. Navios longos, mais de remos do que de véla formaram a marinha propriamente de guerra, e no Mediterraneo feriram os combates que lhe deram importancia. Dividiam-se em *galés sutis e galés grossas*, differindo na relação do comprimento para a bôca e tonelagem. Nas *sutis* tinham as de Genova proximamente $^1/_9$, e as *grossas* $^1/_8$, segundo leio n'um contrato de 1454 entre Benedetto Pirio, e Ampegino de Staghieno, e apresentado por de Albertis no seu estudo *Arte de navigatione al tempo di Colombo.*

Necessitavam de grande numero de remadores, e ainda a nossos dias chegou o echo das miserias da chusma das galés, quando para armar muitos barcos tiveram de acorrentar ao banco prisioneiros e captivos. Degradar para as galés foi pena dos codigos de justiça. Ainda vimos presos acorrentados cumprindo trabalhos publicos, todos lhe chamavam galés, e a galé já não existia ha muito tempo. Galé tambem significou prisão. O pateo da galé no arsenal era o presidio d'aquelles desgraçados, triste nome que recordava as miserias da chusma dos remeiros.

Pelas táboas do *Roteiro de Goa a Diu* de D. João de Castro, e das *de alguns logares da costa da India* existentes na bibliotheca da Universidade, e que parecem do mesmo auctor,

pelos desenhos das *Lendas* de Corrêa podemos fazer juizo do que fossem as nossas galés no oriente. Não têem os primores das galés de André Doria e Barbarigo, são armas para a guerra e como taes rijamente construidas. A galé na India era de vinte e cinco a trinta remos por banda com tres homens a cada um.

Armadas todas de esporão ao extremo do longo e afilado beque, o tendal de ré onde vae a signa do capitão é sempre adornado de vistoso toldo pintado com a cruz de Christo, ou com a esphera armillar de D. Manuel. As côres predominantes são a verde, vermelha e amarella, que tambem abundam nos pendões e galhardetes.

A *sutil* tem a meio um só mastro latino, e ás vezes á proa um pequeno mastro com véla de pendão. As *grossas* são de tres mastros latinos, mas as mais vulgares têem o de proa quasi na roda, de pouca guinda e com véla de pendão. Em combate o panno ferrava, e as vergas íam aos *palanques,* isto é, arriavam a ficar horisontaes. Nas vélas trazem pintadas as insignias da ordem a que pertencem.

As nossas *galés bastardas* partilhavam do apparelho redondo e do latino. Creio que mais propriamente assim se chamaria a que largava á proa um traquete de gavea por cima do redondo ferrando na gavea como na *caravella redonda* cuja armação do mastro era similhante.

Ha um magnifico desenho de uma *galé bastarda* apavezada no já citado mappa de Coimbra.

Ácerca da galé Aubin diz o seguinte: «é um navio de pequena tonelagem e que navega á véla e remo. Tem em geral 20 a 25 toezas de comprimento, 3 de bôca, e 1 de pontal. Têem dois mastros e duas vélas latinas. É artilhado com cinco peças a saber: duas bastardas, duas de pouco calibre, e uma de caça, que atira por cima do esporão com bala de 33 a 34 libras. Póde arriar os mastros. As galés navegam quasi sempre terra a terra. Têem de vinte e cinco a trinta bancos, a cada um dos quaes cinco a seis remeiros.

«Dividem-se em *sutis* ou ligeiras, e *bastardas* ou communs.

«Á medida de que em Provença se servem para construir

galés se chama *gouéés*, cada uma de 3 palmos, cada um de 9 pollegadas.

«A galé é de 68 *gouéés* de comprimento, ou 22 toezas, bôca 3 toezas e 1^t,5 de pontal.

«Nas guerras da Hollanda e Hespanha usaram-se galés que podiam levar cem homens.

«A galé *sutil* tem a popa estreita e aguda, e é construida á antiga; a *bastarda* muito usada em França, tem a popa de painel.

«*Galé real* é a principal do reino, onde vae o estandarte do rei.»

Galiota.— Pouco differia da galé. Era de mais modestas dimensões, nunca excedia a vinte remos por banda, e todos para um só remeiro. Ligeirissima vogando a remos, podia auxiliar a marcha usando um ou dois mastros latinos. Foi da predileção dos piratas berberescos.

Ainda n'este seculo os *chavecos* argelinos e as *escapadias* de mouros davam idéa do que fôra no Mediterraneo a marinha de remos e latinos.

Brigantim.— Figura um na batalha naval dos rumes, commandado por João da Nova. Destinado a levar ordens aos navios bem demonstra ser ligeiro. Era uma especie de pequeno aviso de esquadra de fraca tonelagem, armando dois mastros latinos, e vogando ao impulso de sete a oito remos a cada bordo. Muito parecido com a galé, $\frac{1}{6}$ parece ter sido a relação entre as duas principaes dimensões.

Galeaça.— «Navio que navega á véla e remos. Arma tres mastros latinos, os quaes não podem arriar como na galé. A galeaça é o maior de todos os navios de remo. Tem trinta e dois bancos com seis a sete forçados a cada remo. Tem á proa tres baterias, na de baixo duas peças de 35 libras de bala, a

segunda duas peças de 24, e a terceira duas de 10. Na popa tem duas baterias de tres peças por banda, e cada peça de 18. Estes navios igualam os maiores que andam no mar, e podem trazer mil e duzentos homens, e bem lhe podemos chamar verdadeiras fortalezas. É d'elles que depende a sorte das batalhas, e por isso as de Veneza eram commandadas por fidalgos, que juravam não fugir de vinte e cinco galés inimigas. Em quanto uma peça atira vae a outra á bateria, para o que ha muitas rodas, e cadernaes alliviando o trabalho aos tripulantes».

Taforêa.—É este o nome da nau destinada ao transporte de cavallos. Apparelhada como as naus redondas, talvez fosse de mais chão de caverna, e de divisões internas differentes para a arrumação do gado que transportava. É vulgar durante as guerras das praças de Africa mauritana, e até me consta de uma ter porta pela popa de onde armava uma ponte de 30 braças para terra, pela qual saíam vinte cavalleiros de ponto em branco promptos a quebrar lanças contra os infieis. Pelo que se vê não é um mytho a cavallaria de marinha, e parece que prestava bom serviço.

A mais notavel expedição a que as vejo destinadas, é a projectada pelo grande Affonso de Albuquerque. Os *Commendarios,* parte IV, capitulo VII dizem: «determinava levar quatrocentos cavallos em *taforêas* e desembarcar no porto de Liumbo, e correr a casa de Meca, e roubar todos os thesouros que havia n'ella, que eram muitos, e o corpo do seu mau propheta, e com elle se resgatar a Santa Casa de Jerusalem, empreza que se podia fazer a salvo, porque quando no Cairo se soubesse da entrada em Midina, já a nossa gente era tornada a Liumbo e embarcada».

Galeão.— Quando a nau cresceu de tonelagem para trazer ao reino grande carga; quando a tactica naval requereu augmentar o numero de peças em bateria no costado, foi por essa epocha que appareceu o galeão. Era quasi sempre de duas

cobertas, e armado á proa de esporão differente do da galé, porque saía á altura do convez, mais saliente de que o beque, o qual era o prolongamento do castello. Variava o galeão desde os 100 toneis como o *Piedade* até aos 1:000, como foi o *S. João Baptista* o *Botafogo.*

Os de menor tonelagem apparelhavam como as naus, os maiores traziam quatro mastros, os dois de vante redondos, e os de ré latinos.

Tendo crescido a mastreação não havia antenas que dessem os mastros inteiriços; assim appareceram os mastaréus de gavea e de joanete, passaram os traquetes de gavea a ser gaveas, e panno de reger, e já em alguns se vê verga de joanete, principalmente no mastro grande.

O mastro da mesena tinha *gaf-top* de verga. Era uma véla latina parecida com a que no mastro se enfunava. A contra mesena ía caçar ao botoló. Á proa havia gurupez e cevadeira.

Galeão foi nome generico dos navios que os hespanhoes mandavam ás Indias occidentaes, sendo notavel entre todos o galeão de Acapulco pelas riquissimas cargas que trazia. Em Portugal tambem assim se chamou á grande nau da carreira da India, mas mais propriamente designava a nau grossa fortemente artilhada e construida para a guerra.

Já em 1531 encontrâmos o *S. Matheus* de vinte e duas peças, como capitania da frota de Nuno da Cunha, bombardeando Diu, depois muitos outros na jornada de Tunis, na armada de D. Alvaro, e doze dos maiores, de que era capitania *S. Diniz,* com que a 17 de outubro de 1546 D. João de Castro largou de Goa em soccorro a Diu. Na Invencivel Armada ainda figuraram os galeões portuguezes, e o *S. Martinho,* e o *S. Matheus* eram dos melhores que andavam sobre as ondas. Resto de tamanho poder só salvámos o *S. Thiago* do commando de D. Manuel de Menezes, o melhor official de marinha d'esse tempo.

Carraca.— Encontro esta palavra na carta da Villa do Infante de 19 de setembro de 1460, dizendo: «que ao cabo de Sagres

vinham e vêem muitas *carracas* e outros navios pousar por não acharem tempo de viagem» o que me leva a crer, se referia a navios de commercio, que por não poderem com a nortada montar o cabo de S. Vicente, fundeavam na bahia á espera de abonançar o vento.

N'um livro de 1792 leio o seguinte ácerca da carraca: «É o nome dado pelos portuguezes ás naus que mandam ao Brazil, e Indias orientaes. São os maiores navios redondos, com muito amassamento nas obras mortas, e alguns de sete e oito pavimentos podendo levar até dois mil homens. Agora já quasi ninguem as usa, mas tempos houve em que serviram para a guerra, e para a carga.

«Fizeram-se carracas de 2:000 toneis, isto é, de 4.000:000 de libras. Os cavalleiros de Rhodes tambem as tiveram na sua marinha. Têem os portuguezes por costume nas carracas que voltam da India queimar a lancha em Santa Helena, para que a equipagem perca a esperança de abandonar o navio em caso de mau tempo.»

A carraca era de pouco pontal, e de balanço perigoso, facil de se virar, como aconteceu a uma na Aguada, que foi para o fundo ao largar panno. Não pensaram nas leis da estabilidade, e tendo arrumado por cima a carga de mais peso, como consequencia natural virou os mastros para o fundo.

Sendo consideravel o serviço que da marinha se requeria, na vastissima area por onde se desenvolvia o commercio e o dominio portuguez, de grande poder de barcos careciamos para satisfazer cabalmente a variadissimas commissões. Assim não deve causar surpreza a facilidade com que se aclimavam os nossos marinheiros e soldados a utilisar as embarcações indigenas. A rasão principal era a necessidade, por serem poucas as naus do reino, e as galés da marinha militar.

Um alteroso *junco* auxiliou Albuquerque na tomada da ponte de Malaca, n'um outro aportaram Antonio da Motta, Peixoto, e Zeimoto ao Japão. Os *gelves* e *terradas* do mar Roxo e Sino Persico pelejam nas guerras contra Ormuz. Os *patamarins* do

Industão, os *paraós* do Malabar tambem serviram a altos feitos, e até á modesta *galveta* de Baçaim deu Antonio Moniz carta de nobreza.

Os navios do fim do seculo XV e XVI dizem os chronistas: «eram de pessimo governo, lentos e pesados na manobra, quasi semi-cylindros por baixo, de excessivo balancear, e de pouca segurança». Com o correr do tempo, e á custa da experiencia propria, pouco a pouco se foram modificando; porém, como é natural, não chegaram a ser perfeitos. A nossa historia maritima está cheia de narrativas de naufragios. São elles devidos pela maior parte ao emprego de navios velhos em viagens longas, á cubiça de ganhar fazendo as embarcações mais baratas e peor seguras, e ao abuso da sobrecarga como querendo n'uma só campanha auferir lucros abundantes, correndo o risco de perda completa. Foi o que aconteceu; e é vulgar ler, terem os capitães de arrasar o castello, picar os mastros, alijar a carga para resistir á tempestade. Ao findar o seculo XVI rara era a nau da India que podia com mais de duas viagens, em quanto as antigas tinham feito dez e doze. Para obviar a tanto mal, em 1570 determinou D. Sebastião que as naus da carreira da Asia não fossem superiores a 450 toneladas, mas sophismaram o regimento, e não podendo augmentar a capacidade do porão, cresceram o numero dos pavimentos.

Por isso quando appareceram na India os hollandezes e inglezes a disputar o nosso imperio, os nossos galeões estavam atrazados quasi um seculo em construcção, tactica naval e apparelho. Se tinham servido para combater os do seu tempo, os patamarins e naus dos malabares, agora era justo que fossem adormecer á sombra dos muros das fortalezas, e serem substituidos por novas construcções.

O patacho inglez, maravilha do tempo porque andava de bolina, foi um dos nossos inimigos poderoso.

Era, porém, ainda rijo o pulso dos soldados portuguezes, e em porfiados combates haviam de luctar e salvar para a pa-

tria, larga partilha do immenso patrimonio, que para ella tinha conquistado o esforço dos nossos marinheiros.

Taes foram os meios materiaes com que emprehendemos e levámos a cabo a epopêa mais illustre, que se tem escripto nos modernos tempos. Uma nação pobre e esquecida nas ribas do mar occidental, á força de valor, patriotismo, e persistencia ascendeu a um dos primeiros logares entre as nações do mundo, e com a sua obra portentosa a bem da civilisação e da sciencia torna-se conhecida e celebrada.

Se com o decorrer dos annos, alquebradas e apodrecidas foram desaparecendo as naus com que tinhamos descoberto o mundo; se os naufragios, os corsarios, e os rivaes foram abalando a nossa influencia entre os povos mais remotos; se os proventos do commercio passaram a mãos de nações mais reflectidas; se da gigantesca obra de outras eras só resta, como dizem, a memoria e o echo das façanhas assombrosas; injusto é decerto quem desprezar as honradas tradições que nos legaram aquelles heroicos paladinos; quem assoberbado pelas luctas do presente não vir no que resta d'esse passado inimitavel, um raio de esperança animando um futuro mais feliz.

Ao recordar a marinha portugueza do seculo XVI, a par com a saudade d'aquelles velhos tempos em que adquiriu tamanho esplendor, retempera-se o espirito para a lucta, acredita-se que Portugal ainda voltará a ser rico e poderoso.

Vamos dizer algumas palavras ácerca do armamento dos navios e dos tripulantes. Na tomada de Ceuta os navios serviram apenas como meio de transporte. O armamento dos soldados era insufficiente, abundando ainda o *loregão* e o *camizote*, que começava a ser substituido pelo *jaque* dos archeiros inglezes. O *bacinete de camal* e a *barbuda* do reinado de D. Fernando appareciam, bem como o *capuz de mangas* e a *almofreixa*. O capuz de voltas, especie de turbante, era o predilecto da peonagem, e o *chapeu de armas*, ou *chapeu de ferro*

só algum fidalgo o possuia. Diz Azurara: que junto com o *camal* e o *arnez,* era o *chapeu de ferro* o armamento defensivo do Infante D. Henrique durante o ataque da cidade. O *chapeu de ferro* era imitação do chapeu braguez, com a aba derrubada, e alguns tinham conchas de ferro para defeza das orelhas, e um vergalhão recurvado para o rosto.

Sobre á armadura vestiam os cavalleiros as *jorneas* ou *sobre-cotas* de seda com seus brazões bordados, e de burel branco com a cruz da ordem, os freires militares. Existe em Guimarães uma *jornea* que foi do mestre de Aviz, e de *sobre-cota* está vestida a estatua do Infante no portal da egreja de Belem.

Na Batalha ha um *elmo de postigo* que foi de D. João I. É de torneio ou de assedio, de descansar nos hombros resguardando o capacete, taes são as suas avantajadas proporções.

O pique, o chuço, os variados ferros de lavoura, a funda, a bésta de polé, a frecha arremessada pelo comprido arco dos archeiros, tal era o armamento principal da soldadesca. A espada era privilegio dos nobres cavalleiros.

Azurara, na *Conquista de Ceuta,* falla no béstão, especie de *balista* para o ataque das muralhas. O pavez e o escudo entrava no armamento defensivo.

É notavel a influencia ingleza no armamento portuguez, o o que não deve admirar. Os inglezes vieram como alliados de D. Fernando tomar parte nas guerras com Castella, e deixaram de si larga memoria. João de Ghaunt tambem os trouxe, e o seu armamento foi adoptado pelos bésteiros.

No seculo XVI é mais sensivel a influencia dos mestres armeiros allemães, mas em Portugal não se vulgarisou muito a armadura completa, talvez devido á excessiva temperatura das regiões onde iamos combater, e ao alto preço que custava. Ahi por 1530 usa-se a *cellada de ferro* italiana, de que dá idéa o chapeu, *sueste,* do nosso marinheiro. Depois adaptaram-lhe o *barbote* e *gorjal,* completando a ligação do capacete e do arnez. D. João II armou com *brigantinas* a sua guarda, e esta cota de armas é uma serie de escamas de ferro assentes sobre um forro acolxoado, ficando para fóra os botões dos parafusos. É o *laudel* de que fallam os chronistas.

Ouçamos Gaspar Corrêa quando nos descreve o formoso grupo de cavalleiros que vão com D. Estevam á empreza de Suez: «O governador se armou em uma coira de laminas postas em brocado de peso, e na cinta uma rica espada, e na cabeça uma cellada coberta de veludo cremesin guarnecida de oiro, e de um lavor de esmalte, e em cima uma rosa com muita argentaria de ouro, e na testa uma rica medalha com um formoso rubi e diamantes derredor de muito preço, com uma penna branca com argentaria, com o que em tudo ficou gentil armado. A gente ia armada com tanta riqueza e louçainha que era toda a frol da India».

Depois que se aperfeiçoaram as armas de fogo, decaíu rapidamente a armadura. Augmentando a velocidade do projectil, foi subindo a resistencia e o peso do arnez, a ponto de ser impossivel ao soldado combater. Almeida levou á Asia os espingardeiros e alterou a tactica dos combates. No começo da conquista o valor pessoal, e o vigor do braço desempenhou o papel mais decisivo nas batalhas. O general, alem de tactico, tinha de combater, para merecer creditos de soldado. Tão afferrado era este sentir entre os portuguezes, que o proprio Albuquerque, Castro e outros celebres capitães não se limitam a mandar e a animar os esquadrões. De espada em punho distribuindo valentes cutiladas, os vemos em recontros porfiados, e os soldados seguindo-lhe o exemplo e as bandeiras, abrirem as portas á victoria.

A respeito de espingardeiros achei nas *Lendas* uma noticia interessante. Em 1536, nos combates em redor de Goa, os soldados de D. João Pereira «tiravam dextramente porque levavam as cargas das espingardas em canudinhos, polvora e pelouro que tudo carregavam».

Nos combates navaes preferimos sempre a abordagem ao tiroteio. É que o animo do povo meridional, prestando-se aos enthusiasmos e riscos do combate corpo a corpo, não tem em alto grau a fleugma de esperar a morte friamente, aguardando o pelouro que de longe o deve derribar. Nas luctas de Sur-

rate com os patachos e naus dos inglezes mais frizante se tornou esta feição.

Dizem ser Gil Eannes o primeiro que levou a bordo artilheria. Alguns *trons* e *engenhos* que de pouco serviriam. Depois vulgarisou-se o seu emprego. D. João II mandou guarnecer as caravelas com tiros grossos, e em Setubal experimentou os tiros razantes para a defeza do porto.

Fôra o *morteiro* o primitivo invento, improprio para bordo; seguiu-se a *bombarda* em reparo fixo, depois em reparo movel, e quando appareceu a peça de munhões, podendo apontar em todos os sentidos, resolveu-se um dos grandes problemas da balistica. Todos de carregar com *camaras* pela culatra, os nossos primeiros *tiros* foram comprados a inglezes ou allemães. Fabricaram-se mais tarde, de varios systemas, nos arsenaes e fundições do reino, empregando ora o ferro, ora o bronze, para as peças de marinha.

Os navios de remo traziam artilheria á proa, e os de véla no costado. D'aqui a differença no modo de combater, as enormes modificações da galé ao galeão. As peças reforçadas, meios canhões, espheras, columbrinas guarneciam as amuradas, armando os castellos os berços, aguias, sacres e falções. Os falconetes, bombardas, passa-volantes e pedreiros eram o armamento mais vulgar. Atiravam bala de ferro ou chumbo, e as roqueiras pelouro de pedra.

Augusto Demmin diz: «Serpentinas, columbrinas, meias columbrinas, falções, falconetes, passa-volantes, basiliscos, espiraes, bombardas são nomes mais ou menos vagos, pelos quaes se designam as mesmas especies de canhões em localidades differentes».

Em 1440 Hartmann de Nuremberg inventou a *scala librorum*, para avaliação dos calibres. Quasi passado um seculo Jorge Lofler, fundidor de Carlos V, fez adoptar os calibres 6, 12, 24, 40. A 1536 referem os auctores o emprego das granadas explosivas; pouco depois já encontrâmos os panellas de polvora na defeza das praças de alem mar.

Muitissimo haveria a dizer da peça de carregar pela bôca e seu emprego, bem assim das armas de fogo portateis, mas ficaremos por aqui com este leve esboço, porque a ser desenvolvido requeria só para si um livro especial.

O que foi feito de tantos armamentos? Nem nos arsenaes nem nos museus se encastella um tropheu guerreiro recordando memorias dos aureos tempos da marinha. Nem uma armadura cinzelada, nem uma espada, uma bandeira se conservou como reliquia preciosa. Onde estão os restos da armaria do paço manuelino, de que os estrangeiros nos contam maravilhas? Tudo se perdeu com a independencia; trocaram-se os ideaes de gloria pelos lucros que podiam valer as collecções. Passaram a mãos de estranhos, que as veneram como proprias, sem já lhes lembrarem as feridas abertas pelos portuguezes.

Alguma cousa poderia dizer ácerca da defeza dos navios, *barcas bandadas, pavezes, arrombadas,* forro de coiro nos costados, mas não chega o tempo para tanto. No combate em terra tambem poderiamos affirmar o impeto do desembarque, o valor na investida, e até as incriveis crueldades que assignalavam a guerra n'esse tempo. Após a confissão geral para perdoar os crimes, seguiam-se os horrores da escala franca, estimulo que levava muitos soldados ao combate. E não se imagine ir n'este contraste qualquer censura. Eram as idéas do tempo, e como taes havemos de avaliar aquelles factos. O matar e roubar mouros e gentios era obra meritoria. Depois é que se inventaram as phrases philantropicas, para algumas nações fazerem o mesmo que fizemos, mas á sombra de bandeira differente.

A fortaleza, a egreja, a feitoria representam o nosso systema colonial. Ganhava o soldado o terreno com a espada, depois o missionario iria civilisar o povo com a cruz. Seguia-se o mercador estabelecendo a ligação de interesses. Civilisavamos trazendo ao nosso gremio os gentios convertidos.

Hoje para os conquistadores o systema é bem diverso. Primeiro o missionario, depois o traficante ou o mineiro, por fim

o soldado para guardar e encorporar no grande imperio a nova colonia, que a astucia, o tempo e o dinheiro conseguiram.

Dizem que combatiamos vestidos de ferro contra povos indefesos. Acaso os zulos, maoris, indios, arabes e dahomeanos possuirão o terrivel material de guerra, com que hoje são aniquilados pelos civilisados europeus?

Terrivel é sempre a guerra, e na India foi sempre de exterminio.

Luctámos e vencemos corajosamente, e até contra armas superiores.

Quando Soleimão nos quiz expulsar do Oriente, vejamos de que poder nós fomos vencedores.

«A armada toda junta foram quinze galés bastardas, que todas atiravam por proa um basalisco e duas peças grossas, e por pôpa dois meios camellos, e por cada banda quatro roqueiras de ferro, de camara, e nas coxias tres falcões em peões. Eram mais quarenta galés reaes; as nove sotys, que todas atiravam por proa tres camellos, e roqueiras por pôpa e falcões; todas estas galés de vinte e cinco bancos, que do mastro á pôpa remavam com tres remos, e d'avante remavam dois por banco; toda a artilharia grossa atirava com pelouros de ferro coado, que toda era de metal, e as roqueiras de ferro tiravam pelouros de pedra. Eram mais seis galeotas, que atiravam por proa falcões e roqueiras, pouca artilharia, porque eram muito sotys, que se fizeram em Moca. Eram mais os cinco galeões, de quatro mastros cada um; mezena e contramezena e tres gaveas, cada um com quatro tiros grossos por banda, e por cima vinte falcões que atiravam pedra; navios perigosos de navegar, porque eram de pouco fundo e sem quilha. E as cinco albetoças, de tres mastros e gaveas, atiravam por proa e pelas bandas quatro peças grossas e seis falcões pedreiros; e as fustas de Cambaya com roqueiras por proa e seis berços pelas bandas, e os dois bargantis de quinze bancos, muito sotys, cada um com quatro falcões. Nas seis naus dos mantimentos iam carregadas ao lastro muita d'esta artilharia, e nas galés bastardas abatidos os basaliscos. Assim que toda a armada foram oitenta e cinco vélas em que passavam quatrocentas peças

grossas; e n'esta armada seis mil homens de guerra; e passante de dez mil remeiros e marinheiros que todos pelejariam quando cumprisse. Os soldados armados de laudeis de laminas e saias de malha, espadas compridas e largas, traçados, cofos, machadinhas, maças de ferro, zagunchos compridos, e todos archeiros de arcos troquiscos, de que são grandes atiradores; e muitos de arcabuzes e espingardões, de que eram mal dextros no atirar, que em quanto atirassem um tiro o nosso espingardeiro atiraria dois ou tres. Os bombardeiros mui sabidos no atirar e mestres em artificios de fogo; os soldados turcos de pannos vermelhos, carapuções vermelhos de guedelha e plumas de cores, calções de pannos de cores, e sapatos, meias, calças, ceroulas, saios, biscainhos curtos com mangas até ao cotovelo. Havia mil e quinhentos christãos entre os remeiros, de muitas nações, captivos por levante e poente, e muito tempo captivos. Vinha um capitão de dez galés, veneziano, chamado myce Francisco, que vencia ordenado do turco de sua vontade, porque era um grande homem da guerra de galés; trazia em sua companhia oitocentos christãos de diversas nações, que ganhavam soldo com elle. Havia n'armada um almirante em uma galé bastarda, que no tendal trazia uma grande bandeira turca de tafetá vermelho e todas as galés bastardas traziam estas bandeiras, senão a do almirante andava uma braça mais alta. Os mareantes mal destros em virar a véla em que se detinham meia hora; os tendaes das galés lavrados de macenaria e marchetos e forrados por dentro de pannos pintados e os tendaes em peças levadiças, mui destros de atirar e tornar a armar; vélas louçãs quarteadas de pannos de côres. Era homem de sessenta annos muito bem disposto e muito mal assombrado e surdo. Todas estas miudezas soube de um christão remeiro, que ficou em Diu fugido das galés, e depois que a fortaleza esteve em paz se tornou para a fortaleza.»

Lançam-nos em rosto a miseria e indisciplina dos soldados. Attendendo de perto, mais são para admirar os grandes feitos.

Sem soldo, roto, mal armado, tendo por perspectiva o hospital, ou a esmola á portaria do convento quando ficava mal ferido ou aleijado, o soldado do tempo da conquista raro recebia o magro pret, que o não tivesse ganho com o sangue. Se lembram alguns exemplos de revolta sobram de mais os de heroismo.

Para definir o caracter portuguez no seculo XVI basta a resposta de Almeida ao saber da morte do filho querido. Ao capitão que lhe traz a nova da derrota de Chaul, ordena que salve á fortaleza que é de el-rei, e não do pae do morto, e na vingança da morte do filho parece querer beber o sangue do oriente.

D. João de Castro offerece igual exemplo. Perde o filho D. Fernando abrazado no baluarte da mina, e ao saber da morte nem o rosto se contrahe, nem as lagrimas correm apressadas, e piedoso dá graças ao Altissimo, porque ainda está por el-rei a fortaleza.

Quaes foram para Portugal as vantagens dos descobrimentos e conquistas?

Alexandre Herculano, o grande pensador, no seu opusculo *Cogitações soltas de um homem obscuro*, formula claramente a sua opinião a tal respeito. Enthusiasta pelos primeiros tempos da monarchia, e sobretudo pelas suas instituições municipaes, demonstra que Portugal, apesar de pequeno e fraco de origem, soube constituir-se com condições de vida e resistencia superiores.

A conquista de Africa era uma aspiração nacional resultado dos odios de raça e de crença. Ceuta, a primeira invasão dos christãos na Mauritania, é um facto logico, é a desforra da batalha junto ao Chryssus. Arzilla, Alcacer, Tanger e outras victorias são a continuação do mesmo raciocinio. Crear em alem-mar um novo imperio, continuação da terra portugueza, era uma empreza justa e grandiosa. Traduzia o sentir do povo que queria engrandecer-se, e Affonso V acclamando-se rei de Portugal e dos Algarves, d'aquem e d'alem mar em Africa, cumpria o pensamento nacional.

No reinado de D. João II já a politica variára: «a da idade media era em tudo religiosamente historica; a do renascimento era em tudo hypocritamente revolucionaria.»

«Mas o que é esse periodo intermediario? É o estabelecimento da monarchia absoluta sobre as ruinas da monarchia liberal da idade media. É a epocha dos descobrimentos e conquistas.»

Para a realisação da nova idéa foi necessario empregar esforços sobrehumanos. Quizemos dominar o mundo, e a seiva da arvore social exhaurira-se em empreza tão ousada. A Asia e a America perderam-nos, o ferro de Africa tinha envelhecido, perdera-se o amor á terra natal, o odio ao jugo estranho, pelos palmares da India, e pelas auriferas minas das terras de Santa Cruz ficára adormecido o indomavel caracter portuguez. Por isso quando um rei moço e valoroso quiz tentar abraçar-se á tradição mediaval, encontrou em Alcacerquibir a derrota e a morte.

Descendente de reis cavalleiros, D. Sebastião sonhára a victoria e o triumpho. Malfadado mancebo, desconheceu o meio em que vivia, e com a vida pagou a desventura.

Perdeu-se muito, soffremos asperrimo captiveiro, mas nos infortunios da patria retemperou-se o amor da antiga independencia, e para isso contribuiu a extensão a que anteriormente tinha chegado o nome e a fama portugueza. Restos de antigo poderio ainda hoje as vastissimas colonias, herança legada pelos navegantes e conquistadores, são argumento valioso para a conservação da independencia e liberdade. Na conservação e defeza d'esse patrimonio affirma a nação a sua vitalidade e uma das rasões de permanecer autonoma entre as nações da Europa, que lhe ambicionam a partilha.

Herdeira de antigas tradições, a corporação da Armada fez sua a divisa do Infante D. Henrique.

Nos mastros das galés da expedição a Ceuta ondeavam ao sopro do vento os pendões do Infante. Quarteados de preto, verde e branco, sobre elles scintillava bordada a oiro a letra *Talant de bien faire,* que a Armada soube sempre traduzir: talante, vontade firme e energica de bem saber cumprir o seu dever.

Quereis exemplos de valor e de sciencia como de discipulos de Sagres, os mais dilectos? Eil-os: lá vão de Angola á contra-costa, e em outras emprezas, devassando o interior do continente mysterioso. Em arriscadas pelejas contra mouros e gentios, luctam com incrivel valor os nossos camaradas em defeza da Guiné e Moçambique, e quando alguma nação poderosa n'essas longinquas aguas nos quer impor a sua vontade omnipotente, lá encontrareis a pequena canhoneira expondo-se arrojadamente a ir para o fundo, em honra da bandeira nacional. Se buscaes viagens que demonstrem a coragem e a pericia dos tripulantes, a par da fusta de Diogo Pereira podem singrar denodadas o *Sena,* e *Tete,* a *Guiné,* e os nossos torpedeiros atrevidos. E para que nada falte n'este côro de louvores, se quereis em lucta todos os sentimentos philanthropicos, que adornam o coração do marinheiro, expondo a vida para salvar a do seu simílhante dos perigos e parceis do oceano, attendei ao pequeno bote da *Zarco*, que lá vae alagado pelas ondas roubar á morte os tripulantes de um navio encalhado n'um dos bancos do Rio da Prata, e batido pela furia do pampeiro.

Todos esses valentes são officiaes e marinheiros da corporação da Armada, todos sabem comprehender essa divisa do infante, para nós de tanto affecto, *Talant de bien faire,* bem servir e honrar o seu paiz.

O Porto, em marmoreo pedestal, ornado com os primores da arte, do genio e do talento, vae erguer a estatua do grandioso Infante D. Henrique. Honra, pois, a essa homenagem tão sincera e merecida.

Outro monumento ha, porém, que mais falla aos nossos cora-

ções de marinheiros, e satisfaz as honradas aspirações do povo portuguez, vibrantes de enthusiasmo e patriotismo.

Perfeitamente de accordo com a tradição historica, esse monumento dignissimo do Infante D. Henrique seria o engrandecimento da marinha portugueza.

Disse.

O INFANTE D. HENRIQUE

E

A RENASCENÇA SCIENTIFICA EUROPEA

TERCEIRA CONFERENCIA

FEITA EM 26 DE FEVEREIRO DE 1894

PELO

DR. SILVA TELLES

MEUS SENHORES:

Fazer a critica da influencia que teve na Europa o Infante D. Henrique, analysar qual foi o impulso dado pelas nossas descobertas á renascença philosophica e scientifica que seguiu ao despertar da renascença propriamente artistica que se fez na Italia e á constituição do Estado que, primeiro, se viu na França da Edade Media, eis o thema que escolhi para esta conferencia.

Para os que não fazem da sociedade a idéa de um todo organico, de uma personalidade collectiva, synthese de uma vontade, de um sentimento e de uma intelligencia collectivos, a figura de D. Henrique na historia da civilisação toma proporções estranhas, sahe como uma creação espontanea, de uma só peça, dominando todo um periodo da vida do nosso paiz. É então elle, o Infante, o iniciador de todas as nossas grandezas, o impulsor de todas as descobertas, alma de Portugal correndo a flux pelo desconhecido da terra. É d'elle que surge a nossa historia maritima e em volta da sua grande estatura gravitam todas as nossas gloriosas tradições.

Pensam assim os que não vêem que todo o individuo, por menor que seja a sua cathegoria, é uma funcção social, é um elemento de vida no grande todo que se chama sociedade. Como as cellulas de um organismo, vive em serie, herda e adquire caracteres; élo de uma das muitas cadeias que se cruzam, expressão de um interesse no conjuncto dos interesses collectivos, tem uma funcção historica a representar, nobre ou in-

fima consoante as energias que recebeu ou que adquiriu na concorrencia da vida.

Os individuos constituindo uma sociedade agrupam-se n'um todo organico, é certo, mas não como um organismo puramente biologico. Acima da synthese inteiramente animal que constitue o baixo fundo das sociedades, levanta-se toda uma systematisação de sentimentos, de vontades e de idéas, verdadeira embryologia social. Que se adopte a hypothese de Spencer, que se siga Schaeffle ou a doutrina psychologica de Paulhan, chega-se á conclusão que uma sociedade, como personalidade collectiva, offerece ao exame um aspecto synthetico. Os esforços de cada individuo, os seus desejos, as suas tendencias, os seus movimentos, engrenam-se no presente com os dos individuos que o cercam e no passado com as gerações que successivamente tenham desapparecido. É por isso que cada homem representa uma expressão de elementos agremiados, uns transmittidos do passado por series de gerações, outros tirados do meio em que vive, do principio ao fim da sua existencia.

A somma das energias individuaes dá a energia collectiva; a vida no conjuncto surge dos multiplices aspectos por que se manifestam os elementos individuaes. Ha entre o individuo e a sociedade uma dependencia constante no tempo como no espaço, e d'esta dependencia sahe completa a noção de que a nossa existencia nunca se isola, não é independente, e o que somos devemos ás energias que gradualmente se têem reunido desde as gerações passadas e que se traduzem em uma dada funcção em um determinado meio.

Por tres aspectos se revela principalmente o nosso organismo: pela *vontade*, que é como uma coordenação de todas as energias vitaes; pelo *sentimento,* verdadeira base dynamica da cenesthesia da nossa personalidade; pela *intelligencia,* formula superior da nossa individualidade psychica. Estes tres modos de ser, intimamente ligados, constituem uma dada personalidade. Esta traduz-se consoante a harmonia maior ou menor dos elementos de que é formada.

Na sociedade ha tambem uma vontade collectiva, uma in-

telligencia e um sentimento collectivos; e a evolução no tempo d'estes tres aspectos da personalidade é equivalente á evolução psychica. Á medida que as sociedades se desenvolvem amplia-se proporcionalmente o quanto da vontade, porque são mais extensas e mais fundas as manifestações do sentimento e mais elevados os aspectos da intelligencia. Da coordenação e equilibrio d'estes factores emerge a robustez de uma personalidade collectiva.

Nas sociedades primitivas a vontade é puramente impulsiva porque dominam os sentimentos inferiores e são nullas ou não existem as energias intellectuaes. O progresso das sociedades é funcção de muitas variaveis que se resumem na quantidade por que influem nos actos das sociedades o pensamento e o sentimento collectivos. O sentimento individual é parte do sentimento da collectividade, como a sua intelligencia é um elemento componente da intelligencia do grande todo. É assim que os personagens historicos não surdem espontaneamente, não veem á superficie em qualquer meio: exigem uma grande elaboração, a concorrencia de muitas energias, toda uma longa serie de estadios gradualmente crescentes em valor até se constituir a synthese, tradução exterior.

É portanto necessario, para que a personalidade collectiva exista, que ella tenha um sentimento e uma intelligencia collectivos que dêem origem a uma vontade systematisada. Só d'este modo se percebe o dynamismo social, e um povo ou uma nação só com estes elementos harmonicamente congregados póde ter direito a uma existencia segura.

Na vida psychica do individuo, o sentimento passa gradualmente da primeira reacção contra os excitantes externos até ás mais altas concepções estheticas. É toda uma longa estrada percorrida pelo individuo desde o sentimento mais rudimentar, mais animal, até á fórma mais sublime da Arte. A vontade evoluciona-se do primeiro reflexo necessario á nutrição até ás intensas energias dos grandes emprehendedores. São phases do mesmo phenomeno o movimento automatico da defeza e a rigeza do querer que caracterisa os grandes luctadores.

A intelligencia corre da primeira concepção que se obtem,

do primeiro sentido que percebe, até ás maiores abstracções da philosophia, até ás mais complexas generalisações da sciencia. Ha graus successivos em todos estes phenomenos, estadios de vez em vez superiores, indo do mais simples, do mais rudimentar, ao mais amplo e complexo.

O sentimento collectivo da personalidade social tem, como o sentimento individual, fórmas variadissimas, regularmente crescentes em superioridade. Basta considerar os modos como se revela nas sociedades inferiores e comparal-os aos que se encontram nas sociedades progressivamente melhor constituidas. As manifestações intellectuaes de uma collectividade social avançada sahem evidentemente das manifestações inferiores do pensamento, por uma evolução igualmente lenta. O querer de uma personalidade collectiva inferior é um querer timido, quando não é irregular ou indeterminado. Á medida que a organisação se systematisa, á proporção que o dynamismo geral, pela divisão do trabalho, se aperfeiçoa, a vontade collectiva é mais firme. Todas as forças vivas se congregam para um fim; unem-se todas as energias, e a vida de uma nação ou de um povo traduz-se por uma precisão de fim que só os organismos bem construidos podem marcar.

Como nos primeiros dias da nossa vida psychica, em que os phenomenos, por muito rudimentares, ainda não estão differenciados, nas sociedades as mais inferiores os tres aspectos da sua personalidade encontram-se ainda na mais absoluta desorganisação. Á medida que a necessidade da conservação collectiva se vae formando e que o mutuo auxilio se põe como uma necessidade de mais em mais imperiosa, surde lentamente, gradualmente, o poder que estabelece a ordem e que se chama *Estado*. Quando mais tarde as sociedades tomam uma feição superior, este poder modifica-se, conservando sempre a fórma symbolica da vontade collectiva, funcção do direito e da ordem, expressão das leis sobre que deve assentar a architectura organica da sociedade.

As manifestações do sentimento e do pensamento englobam-se n'uma formula d'onde por differenciações successivas se afastarão constantemente umas das outras sem de modo

algum perderem os laços de mutua relação. As religiões primitivas, as crenças das sociedades em começo, são a fusão d'estes dois elementos. Philosophia, sciencia, arte, religião, todos os modos de ser que nas sociedades cultas críam logar á parte, surgem da mythologia, das crenças fetichistas das primeiras edades. É mais tarde, quando os phenomenos são melhor comprehendidos, que as manifestações do sentimento veem occupar o logar que lhes pertence na evolução social e o pensamento, como sciencia ou philosophia, cria para si uma situação especial.

Sem descer ás minucias da sociologia geral póde-se dizer que a vontade collectiva é representada pelo Estado, o sentimento collectivo pela Arte e manifestações similares e a intelligencia collectiva pela Sciencia e pela Philosophia. A religião isola-se para mais alto: é a formula do incognoscivel, estribando-se na fé, que vem do sentimento.

Em um dado momento historico de uma sociedade é pelos tres aspectos da sua personalidade que se póde medir a energia potencial que a caracterisa. Precisar o quanto d'esta energia é conhecer qual o grau de superioridade do poder director que se chama *Estado* debaixo de todos os seus aspectos, é marcar o valor da Arte e manifestações affins, é saber o que n'esse momento significam as Sciencias e a Philosophia. Portanto definir um periodo historico é estudal-o no triplice aspecto com que elle se nos revela á critica. É da conjugação de todos estes tres factores, principalmente, que se constitue o *meio social.*

O Estado, modo de ser da vontade collectiva, a Philosophia e as sciencias, expressões da vida de um povo ou de uma raça, são elementos cuja analyse nos ensina o que esse povo ou raça representa em um dado momento historico. Comprehende-se como uma vista geral sobre o conjuncto de todos estes phenomenos é demasiadamente complexa e exige aptidões que têem falhado aos maiores historiadores.

*
* *

D'estas rapidas considerações de ordem sociologica applicadas ao assumpto da minha conferencia deduz-se que a esta-

tura historica do Infante D. Henrique e a influencia que exerceu não só nos destinos de Portugal como em toda a civilisação europêa, são phenomenos sociaes que se prendem com as condições especiaes que n'essa epocha o nosso paiz offerecia e com as circumstancias peculiares áquelle periodo da Renascença.

D. Henrique foi uma necessidade social, e se o papel que representou foi sublime e a sua auctoridade volitiva grandemente intensa, é necessario procurar nas condições do meio europeu em que surgiu as rasões de ser da sua personalidade, e não suppol-a filha de uma acção espontanea nem despertada por factores secundarios. Por isso, o Infante é como uma figura symbolica que representasse o esforço collectivo de um povo; é a expressão do nosso querer em um dado momento historico; é a traducção personalisada das energias de toda uma collectividade. Não seria um sabio; no seu cerebro não faria luz o genio de um artista; pagina branca de dizeres seria para elle o mundo dos affectos. Mas era uma vontade; via limpido no horisonte o ideal de todo um povo; sentia que era alguem e inconscientemente, bem longe e longe brumoso, talvez divisasse por sobre o mar que o seduzia a visão do mundo que ía abrir.

Se para nós o Infante foi o impulsor da epopêa maritima, aquelle que synthetisou as nossas tendencias, na Europa o seu papel ainda é mais glorioso, sua acção mais larga. Apparecendo em plena Renascença, quando ainda a revolução artistica na Italia não subíra a toda a sua sublime altura, quando a constituição politica dos estados europeus se encontrava em convulsionante elaboração, transforma o inicio das nossas descobertas em começo de uma nova phase da civilisação e deriva para uma esphera mais alta as forças vivas da Europa. Á renascença do sentimento surgida na Italia, á reconstituição do Estado principiada em França já no fim da Edade Media,— pelas nossas descobertas, pelas condições de vida completamente novas que offerece, pelo alargamento de todos os conhecimentos, promove a maior das revoluções do pensamento. O que era uma transformação no mundo do sentimento, o que era re-

nascença da arte, amplia-se, completa-se, com o apparecer de novos povos, outros climas e estranhas terras. E assim, a Renascença que começou por uma reconstituição dos estados seguida de uma revolução na arte, toma com as nossas descobertas uma feição mais alta, mais opulenta, até terminar no seculo XVI, em que as sciencias, a philosophia e a religião mudam por completo os seus processos de conducta e preparam a sociedade para a civilisação actual.

É só uma verdade historica o dizer-se que a nós, Portuguezes, pertence o inicio da renascença scientifica europêa. O Infante é o impulsionador d'esse movimento. E só mais tarde, quando a corrente era já estabelecida, entram em concorrencia a Hespanha e a França, já então reconstituidas politicamente. A Renascença não foi só uma revolução na arte, não sahiu sómente do grito de revolta soltado pela Europa central contra o feudalismo: foi tambem uma revolução do pensamento. Transformou-se o methodo nas sciencias, a philosophia separou-se das sciencias em que se achava envolvida, a religião perdeu o absolutismo da sua tyrannia medieval. A existencia de povos com linguas, religiões, crenças, costumes, etc., diversos dos da Europa, despertou o livre pensamento, a critica scientifica, o exame do que se ía colhendo a pouco e pouco.

Ora essa expansão do pensamento deve-se na renascença ao começo das nossas descobertas que marcam na historia a entrada de toda uma renovação intellectual. Antes d'essa epocha, quando já em Renascença artistica e em germen a architectura do Estado, em sciencias seguia-se o processo classico da Edade Media, a philosophia era a scolastica, e a religião um ascetismo immoral tyrannisando o pensamento. Os textos da sciencia grega, mal traduzidos pelos arabes, eram os verdadeiros codigos onde encontrar todos os conhecimentos, onde investigar a verdade dos factos.

Dos tres seculos da Renascença, se a sua feição artistica é mais commovente, mais emocionante, para os espiritos frios é mais grandioso o aspecto que toma a Europa a partir do conhecimento de novas terras. Ha como que um sentimento de expansão; o pensamento represado pela Edade Media liberta-

se para longe; é mais bello o mundo porque melhor se deixa comprehender; sciencias, philosophia, religião, soffrem a derrocada ferida pelo livre exame. Vem á superficie da sociedade o impeto de dez seculos de prisão, e da Edade Media ainda recente, ainda quente do seu despotismo, surge a reforma do methodo nas sciencias, alargamento mais vasto da philosophia e intangibilidade superior para a religião.

Para que se veja bem claro o que foi essa revolução é necessario uma vista de conjuncto do que foi a Edade Media. Antes d'esta já Grecia e Roma, uma pela unificação do Estado e outra pela arte e philosophia se haviam completado. A civilisação asiatica, importada pela peninsula helenica e mais tarde transmittida para o Occidente, creára na Europa mediterranea a expressão inteira da evolução do pensamento. Emquanto os restantes povos europeus viviam na infancia do desenvolvimento mental, surgiam na Grecia os primeiros indicios da philosophia, as sciencias desaggregavam-se lentamente d'esta por uma divisão de trabalho constante, a arte, principalmente a esculptura e a architectura, ganhavam a suprema belleza esthetica. A religião, que no oriente reunia em si toda a doutrina do conhecimento, materialisou-se e do monotheismo judaico e do materialismo phenicio, de envolta com o anthropomorphismo de Zoroastro, sahiu o ritual grego, funcção secundaria na vida d'este povo. Do pantheismo ariaco primitivo, indeciso das primeiras edades, a Grecia não aproveita o naturalismo hindú. Com a Persia, diverge para o homem, precisa os mythos e em vez da transmigração brahmanica e do quietismo nirvanico, colloca em segundo plano a concepção da natureza e, com as raças semitas, cria o materialismo religioso. Como na Persia, vinga a philosophia, d'onde posteriormente sahirão as sciencias, e a religião apparece como um conjuncto de ceremonias legaes.

D'esta evolução do conhecimento sahe pela primeira vez a separação entre o mundo do sentimento e o do pensamento representado por emquanto só pela philosophia. Do sensualismo jonico, representado por Thales e Heraclito sahe o atomismo de Democrito e Leucippe; do idealismo dorico emerge em

Xenophano a unidade do grande todo, esboço da unidade da força.

No periodo que precede Socrates não é só a philosophia que se segrega da religião: são tambem as sciencias que affloram das escolas jonica e dorica. Socrates com o seu lemma *nosce te ipsum* marca ao pensamento grego a directriz da sua conducta, até terminar com os Romanos.

É de Socrates que vem o platonismo, que se irradia pela moral, psychologia, metaphysica e pela esthetica. Em opposição com a escola de Platão, Aristoteles parte do particular para o geral e cria o methodo inductivo, o verdadeiro methodo da sciencia moderna; a sua metaphysica é mais scientifica, sua moral mais harmonica com o conhecido. É a psychologia que domina n'esta phase da evolução grega. Mais tarde, quando a Grecia for resvalando para a peninsula italica, será o criterio do mysticismo a sobresahir nos scepticos representados pelo pyrhonismo, como nas escolas do epicurismo e stoicismo.

N'esta lucta do pensamento grego, as sciencias veem á luz; libertando-se da religião, tomam a feição philosophica e por differenciações successivas preparam a chegada da sua phase positiva, que só com a Renascença deverá apparecer. Depois de Pythagoras, Democrito e a escola de Platão impulsionam a intelligencia, que em Hyppocrates cria as sciencias naturaes e medicas, em Archimedes a mechanica e as mathematicas, a physica e a meteorologia com Aristoteles, a anatomia com Galeno, a astronomia com Hiparco e Ptolomeu.

Forma-se d'este modo o pensamento collectivo grego. O sentimento manifesta-se na sua esculptura e na architectura. É um povo sabio, uma nação artista. Não possue a rijeza mascula de Roma; não creou a vontade collectiva representada por um Estado forte, mas na sua alma de artista e no seu cerebro de pensador firmou bem nitidos os dois aspectos da sua personalidade.

Roma, incapaz de alcançar todos os encantos da philosophia, prende-se pelo seu espirito positivo ás conclusões praticas, eclipsa a metaphysica, substitue-lhe a noção do direito e pela primeira vez a vontade collectiva, representada pelo Estado, en-

volve todas as tendencias de um povo para um sentimento superior de solidariedade humana. O sentimento e o pensamento collectivos são uma imitação da civilisação grega. A indole do povo romano, mais affeito á energia da dominação politica, consubstancia-se no vigor com que domina o mundo. A philosophia e a sciencia gregas são-lhe auxiliares; a vontade é quem ordena, e o Estado, sua expressão collectiva, o superior criterio a guiar a humanidade. Expressão da ordem e do direito, o imperio romano, no periodo mais brilhante da sua grandeza, é o aspecto mais sublime que na historia da especie humana ganha a manifestação do querer collectivo.

Vê-se como as civilisações grega e romana, representando feições diversas na historia da humanidade, completam a trilogia da evolução das sociedades. E emquanto estas civilisações vinham á superficie, o resto da Europa, separado do Mediterraneo, vivia em plena natureza, solto na mais completa selvageria. Os *Iberos* eram anthropophagos; viviam nús pelas florestas os *Bretões;* os *Scandinavos,* louros, pesados de uma musculatura uberrima, implacaveis para os vencidos, bebiam pelos seus craneos; os *Celtas* primitivos, na Europa central, tatuavam-se como os Australianos de hoje; os *Germanos* como os *Gaulezes,* n'uma impulsão de canibaes, immolavam victimas humanas. Era a infancia das raças fortes, umas ainda na edade da *pedra,* outras em evolução na do *ferro* e *bronze.*

Cercando o imperio romano, já minado internamente pelo christianismo, que era então a revolta contra a escravatura e o despotismo imperial, os Barbaros desciam a pouco e pouco para o sul e em avalanches de desgelos successivos rompiam pela Europa central dominada pelos Romanos, enchiam com a sua força animal, opulenta de todo um passado sem lei, as provincias desorganisadas de Roma, e de onda em onda quebravam de vez o aço com que o imperio couraçára a sua grandeza.

*
* *

E o que foi a Edade Media? É necessario conhecel-a; investigar o que ella fez da civilisação grega e da unidade po-

litica de Roma; analysar á luz da historia o absolutismo da religião christã, para ver a grandeza da Renascença e o valor social da reforma do pensamento para que concorremos em primeira linha.

Do imperio romano, crystallisado na sua unidade politica, que os inimigos a pouco e pouco íam desaggregando, ferido internamente, falho de um ideal mercê da desmoralisação revelada no despotismo, na superstição e na escravatura, ficaram só os restos dos seus codigos que nem todas as raças neo-invasoras podiam receber. Só os Godos, que de Roma tinham assimilado a civilisação, se afastaram das hordas barbaras e indisciplinadas, porém a igreja christã, já victoriosa, que queria substituir a unidade religiosa á unidade politica, conseguiu dispersal-os.

Outras raças chamadas *scythicas*, cuja erupção dos platós da Asia se fez por propagações successivas, livres de um contacto prolongado com os Romanos, exuberantes de uma forte seiva, invadindo o imperio até os seus limites occidentaes, desequilibraram-lhe a sua unidade politica, romperam com as suas tradições de muitos seculos, e a Roma dos Cesares tranformou-se, principalmente na Europa central, em um vasto campo entrincheirado, onde os Barbaros se encontravam como entre raças inimigas. Viu-se então como se sobrepunham povos de genios differentes, como ha duas legislações em conflicto, como direitos e tendencias absolutamente contrarios se engrenam por completo. D'onde uma anarchia social: substitue-se o dever civico por uma liberdade quasi animal; o que é uma crença viva e sincera transforma-se em superstição e mais tarde em ascetismo; a philosophia cede o logar á scolastica; á sabia legislação romana, um despertar de leis feitas ao acaso. Assim, na Italia invadida pelos Frankos, Lombardos, Hungaros e Godos, na Hespanha com os Vandalos, Godos e Suevos, na Gallia com os Burgundios, Godos e Frankos. Dos conflictos em que viviam sahiam estados ephemeros como o dos Ostrogodos na Italia, dos Visigodos na Hespanha, dos Frankos e Burgundios na Europa central, estados sem cohesão, creados pelo instincto inconsciente da conservação social, por uma necessidade imperiosa de se protegerem.

D'este choque entre uma civilisação brilhante mas caduca e uma barbaria primitiva mas sã, sahiu a Edade Media com todas as suas consequencias immediatas. Não era a lucta entre duas civilisações; não eram duas raças a combater por uma hegemonia; na bagagem dos combatentes não se encontravam armas equivalentes para o conflicto que se armava. Tribus guerreiras, sanguinarias, plethoricas de forças vivas latentes, de um lado; na sua frente a sustel-as um povo de decadentes, glorioso de muitos seculos, que fôra forte, que tivera um ideal, em plena anarchia collectiva. Eram oppostas as crenças, diversas as indoles, desharmonicas as tradições. Devia ser rude o choque, demorado o desfazer da crise. E foi assim toda a Edade Media, desde as primeiras invasões das tribus barbaras até o decahir do feudalismo, desde os primeiros revezes do imperio romano até o surgir da Renascença.

Durante este longo periodo desapparecem as sciencias, a philosophia estiola-se á mingua de luz, a arte perde as suas linhas de uma belleza severa que caracterisou o sentimento grego e tranforma-se em phantasia gothica. E sobre este amontoado de ruinas paira, ambiciosa de um poder supremo, sofrega de um absolutismo tyrannico, a igreja christã. A philosophia perde o seu caracter de sciencia independente e torna-se a serva obediente da theologia. Nos primeiros seculos do christianismo, a influencia da philosophia grega tende a conciliar a fé christã com a rasão. É ainda a auctoridade dos padres da igreja grega quem procura sustentar o equilibrio entre o pensamento grego e a philosophia christã; mas a orthodoxia é auctoritaria e a igreja torna-se perseguidora quando a heresia, despertada pelo grande movimento do gnosticismo, procura, como a escola de Alexandria, rehabilitar o pensamento humano por uma invasão de doutrinas francamente pantheistas. E assim considera-se heresia o realismo e excomunga-se o nominalismo; a scolastica apparece durante o imperio de Carlos Magno e com ella as questões entre os nominalistas e os realistas; discute-se a psychologia dos anjos, e chega-se por este caminho até á escola mystica de S. Victor.

A sciencia faz-se com os textos; não ha um despertar de

idéas; nenhum espirito verdadeiramente insubmisso que vença a tradição; Alberto o Grande e Thomás de Aquino pouco impulsionam contra o absolutismo religioso; Roger Bacon é uma scentelha fugaz que desapparece esmagada pelo espirito theologico; o thomismo das escolas dominicanas é quasi uma reacção platonica contra a tyrannia da igreja. Para-se em sciencia como em philosophia; a arte é sem belleza esthetica, e assim, tanto o pensamento como o sentimento collectivos cahem subjugados pelo feudalismo christão, como o estado se extingue suffocado pelo feudalismo laico.

Desde Clovis até á constituição da monarchia franceza, domina na Allemanha, pouco influenciada dos Romanos, uma certa homogeneidade favoravel á reconstrucção politica. Carlos Magno conjuga temporariamente as forças dos Barbaros, procura dar-lhes uma unidade, synthetisar suas energias em um Estado forte, mas ainda nos seus dias, essa tentativa para a formação de uma vontade collectiva não consegue tornar-se viavel, porque já os barões, os condes, todos os senhores feudaes, livres pela distancia da acção constante de um centro dirigente, têem o territorio entre si dividido, e n'uma rivalidade sanguinaria, completamente animal, varrem o direito e ficam-se, sem lei e sem governo, na orgia a mais desenfreada. O vasto imperio dos Frankos, que substituíra os dois imperios godos, fragmenta-se mais tarde em estados secundarios. Sua zona occidental, pelo concurso das communas fieis á realeza, concentra-se a pouco e pouco, até que pela mão de Luiz IX até Luiz XI se constitue a unidade da nação e a monarchia franceza reconquista todos os seus direitos.

Das convulsões da Edade Media é o primeiro estado que vem á superficie. Condições especiaes, que se não deram na Italia nem na Allemanha, favorecem essa ecclosão. No meio da desorganisação medieval organisa-se uma nação, constroe-se um corpo collectivo, o Estado robustece-se pela auctoridade monarchica e o povo presente que a unidade dos seus esforços traz a harmonia do direito.

Dos tres aspectos de uma personalidade collectiva é o Estado o primeiro a reconstruir-se. A conservação dos interesses,

a legitima defeza, o mutuo auxilio indispensavel á existencia, foram os factores d'essa reorganisação. E na evolução das sociedades européas, a partir da Edade Media, pertence á França esse papel superior de haver iniciado a reconstrucção das unidades politicas extinctas depois da quéda do imperio romano. Vê-se como dentro da propria Edade Media, d'essa noite anarchica de muitos seculos, surge a primeira manifestação da renascença do Estado. Quanto ao sentimento, traduzido pela arte, e o pensamento exprimido pelas sciencias e a philosophia, nem o mais ligeiro indicio de reacção, nem o mais leve signal de revolta. O christianismo asphixiava á nascença qualquer tentativa e até ao seculo XI a tyrannia religiosa, de envolta com o absolutismo feudal, esmagam por completo qualquer tendencia para um ideal superior que sporadicamente appareça.

É certo que a igreja christã, durante os primeiros tempos que seguiram á quéda do imperio romano, procurou suster a onda impetuosa das tribus barbaras. Era a epocha em que se jurava por Platão e não pelo Evangelho. Porém, em presença dos povos barbaros e ignorantes, a igreja sente-se firme do seu valor e a sua supremacia mental, que poderia ter sido um resguardo á indisciplina barbara, deixa em segundo plano a missão que ella tivera nos seus primeiros tempos de existencia, e acorrentada a seu pezar ao meio anarchico do feudalismo, torna-se intransigente, cria um poder temporal, edifica uma sociedade politica, em que a cupidez não tem limites, a ambição é sem freio. E assim a Roma dos papas é a capital de um estado politico, o papa é rei, barões os bispos, têem exercitos e castellos. O lado espiritual e superior da religião obscurece perante a opulencia politica da igreja, e então, a acrescentar ao feudalismo laico vê-se o feudalismo christão, ainda mais tyrannico. Sem a contensão moral da religião, a plebe, que era escrava no tempo dos romanos, é serva com o feudalismo e torna-se infima pela desmoralisação.

É no mais intenso d'esta derrocada do pensamento que a civilisação emigra com os Arabes para a Hespanha; a arte impregna-se de uma feição oriental com os dominadores da pe-

ninsula iberica; a philosophia tem em Averrhoes o seu legitimo representante; as sciencias naturaes e em especial as sciencias medicas ficam monopolio dos Arabes. Á Hespanha mal chegam as convulsões da Europa central; o feudalismo, mercê de variadas condições, não se enraiza no occidente com o vigor que possue entre as raças do norte do imperio romano.

D'este quadro synthetisando a Edade Media resulta a convicção de que a invasão barbara, pelo desequilibrio extremo que promoveu no mundo antigo, pelas consequencias que d'esse descalabro vieram para a civilisação greco-romana, supprimiu as mais sublimes manifestações do sentimento, esmagou na sociedade antiga o que esta tinha de grandioso, e do rude choque das raças indisciplinadas tyrannisadas pelo absolutismo theologico, resultou o naufragio do pensamento humano, que nas civilisações das grandes nações do Mediterraneo havia chegado á mais alta expressão. E d'este pender de ruinas, d'este tumultuar de miserias sociaes, só appareceram, como florescencias da necessidade de conservação, tentativas para a consolidação do Estado, mais ou menos ephemeras até á unidade da monarchia franceza.

Mas já no seculo XI surgem os primeiros symptomas do despertar do pensamento. As cruzadas, as luctas do sacerdocio e a insurreição das communas italianas, francezas e flamengas são os elementos que o feudalismo tem a combater, e durante os seculos XI, XII e XIII a attenção da Europa é absorvida pelo movimento religioso emigrando para o oriente. Em Lyon e Laon em França, as ligas lombardas na Italia, na Allemanha as ligas do Rheno, as grandes communas de Gand e de Bruges, apparecem como nucleos de revolta, organisam-se em manifesta opposição com os costumes feudaes e d'este movimento assim iniciado, auxiliado pela França monarchica em via de unificação, pela Italia que conservára bem vivas as tradições romanas, sente-se que uma nova epocha vae começar nos destinos do mundo. A universidade de Bolonha inicia a reconstituição da civilisação antiga, as escolas de medicina de Montpellier e de Salerno rompem com a tradição scolastica e professa-se pela primeira vez a algebra, a chimica, a bota-

nica medica e a anatomia; Bacon rejeita a auctoridade de Aristoteles e funda as sciencias physicas; Marco Polo é o exemplo que mais tarde hade guiar os descobridores. Mas foram tentativas unicamente, primeiros signaes da revolta, que o peso de muitos seculos de absolutismo medieval devia suffocar por completo. É assim que a chimica de Bacon transforma-se em alchimia, a astronomia em astrologia, e o mysticismo religioso enerva todas as forças vivas do pensamento e obriga as universidades de Paris, Louvain e Poitiers a retrocederem no impulso que haviam já dado ás sciencias.

Dos primeiros ensaios da renascença no seculo XII só se firmam a poesia e a litteratura até ao seculo XIV. É a epocha dos trovadores, das epopêas provençaes; é o romance da cavallaria em pleno desenvolvimento. A Gallia do sul e a Italia, que mal soffreram a invasão barbara, despertaram o sentimento, e a começar em Dante estabelece-se a corrente que no seculo XIV ha de iniciar a renascença italiana. Durante este periodo faz-se com Dante, Petrarca e outros poetas sahidos da litteratura provençal, a lingua nacional italiana.

É durante os seculos que precedem esta evolução para a renascença que entra Portugal na politica da Europa; os mouros são expulsos de Castella, Aragão e Leão; Veneza e Genova dominam o Mediterraneo; os Estados allemães concentram-se a pouco e pouco e o Estado, sahido da longa elaboração da Edade Media, firma-se em varios pontos acompanhando o renascer da arte pela litteratura provençal e pela renascença italiana.

É bem conhecido este sublime periodo da historia da Europa civilisada. Com Petrarca restauram-se os estudos classicos; invoca-se o passado greco-romano; reapparece o latim de Virgilio e some-se o latim barbaro; os grammaticos, os hellenistas e os philologos substituem a scolastica; renova-se a legislação com Cino de Pistoja. A Allemanha, a Suissa e a Hollanda, pelos seus theologos, imprimem á renascença o cunho religioso, de onde mais tarde sahirá a Reforma. A França salienta-se na erudição.

Mas é a renascença artistica que na Italia se sobreleva a

todas as manifestações do sentimento e do pensamento. A philosophia tem a instabilidade natural dos primeiros ensaios; as sciencias resentem-se do torpor em que viveram durante a Edade Media, e a reconstituição do passado greco-latino, como traducção da energia do pensamento antigo, é mais uma reconstituição historica do que uma corrente estabelecida por um novo ideal. É assim que as sciencias naturaes, as sciencias ethnicas, o grande grupo das sciencias sociaes que depois das descobertas portuguezas se irá firmando de um modo prodigioso, não soffrem um impulso vigoroso no XIV seculo. As grandes vistas syntheticas dos phenomenos organicos e sociaes, as generalisações tendentes a produzirem a philosophia, ultima expressão do conhecimento humano, a genese das crenças d'onde sahem as religiões, a evolução gradual das linguas, base hyperbiologica dos organismos sociaes, todos estes problemas que veem á superficie no fim do XVI seculo, são talvez só antevistos pelos espiritos superiores por uma intuição de genio e jamais por que os factos conhecidos os fizessem prever.

Não succedeu o mesmo com as revelações do sentimento. É porque não encontraram a impedil-as o immenso poder da igreja. Esta, pela auctoridade de alguns papas, auxiliou o seu apparecimento, simulou não perceber na reconstrucção artistica os elementos do paganismo, deixou que a esthetica fosse receber do naturalismo grego e do materialismo romano a inspiração das suas obras primas. Foi assim que a pintura, a architectura e a esculptura, procurando traduzir o presente, invocam inconscientemente o passado, ligam o mysticismo christão ao naturalismo antigo, e desprezando a phantasia gothica encontram nas linhas severas da civilisação greco-romana o ideal emocionante da arte.

Comparando a evolução das sociedades sahidas do imperio romano durante os tres ultimos seculos da Edade Media e o primeiro seculo da Renascença, encontramos n'aquelles a genese do Estado e no XIV seculo a floração do sentimento. A França cria a monarchia unitaria, engloba n'esta as energias volitivas dos povos sobre que assenta o reino. No primeiro seculo da Renascença, a Italia, impellida pela litteratura proven-

çal, que lhe dá a lingua, e pela erudição franceza, auxiliada pelo novo theologismo que vae surgindo na Allemanha e pelas tradições romanas ainda recentes nas suas communas independentes, não inquinada pela indisciplina das tribus barbaras, firmando-se na corrente das investigações historicas que se estabelece, rompe com o sentimento medieval e traduz nas suas obras primas a affectividade humana de um modo unico na historia da humanidade.

Assim, á evolução do Estado segue-se a reconstituição da Arte, ás manifestações da vontade collectiva a grande synthese do sentimento. A igreja, que não pôde evitar as primeiras, tolera a segunda porque suppõe na arte, consoante o seu genio, a idealisação do mysticismo christão. Embora a invocação para o passado sulcasse os veios por onde caminhariam as sciencias, estas, tendendo para a liberdade do pensamento, para o livre exame dos phenomenos, crearam perante o absolutismo theologico um antagonismo profundo. Não havia harmonia entre a religião e a sciencia e as conclusões d'esta eram golpes certeiros que iam sangrar o auctoritarismo dos papas. Por isso estes, excomungando os sabios e os philosophos, estabelecendo a censura, creando mais tarde o tribunal da inquisição, procuravam derivar por uma nova orientação a corrente das idéas que sahiam dos diversos centros civilisados da Europa.

Para que a supremacia religiosa fosse vencida e as sciencias podessem caminhar livremente, era urgente alargar-se o horisonte, correr para alem mundo, longe do contacto das crenças antigas e reunir n'uma synthese superior dos conhecimentos tudo quanto se encontrava fóra da civilisação europêa. Foi então, precisamente n'esse momento historico, que Portugal, em plena mocidade uberrima, impellido por essas tendencias inconscientes manifestadas na primeira metade da Renascença, entra na historia da civilisação, unificado pelo Estado, seguro do seu ideal, e com as suas descobertas, d'onde surgem religiões, linguas, povos, raças, até então ignorados, completa, pela revolução do pensamento representada pelas sciencias e a philosophia, a mais perfeita systematisação dos conhecimentos. Se foi grande o abalo produzido pela Renascença do senti-

mento, é indescriptivel a crise que a descoberta de novos mundos promove na Europa. Esta sente-se oscillante; as nações ainda não estão inteiramente de todo organisadas; ha o medo do desconhecido a entorpecer-lhes a marcha.

*
*   *

Eram favoraveis a Portugal todas as circumstancias em que se encontrava. Afastado, no extremo occidente, das convulsões por que a Europa atravessou, a sua raça tinha a malleabilidade resultante do cruzamento de muitos povos. Tinham aqui dominado os Phenicios, os Arabes, os Godos; as tradições dos Celtas e dos Iberos juntavam-se lentamente ás tendencias dos elementos ethnicos que successivamente se espalhavam no litoral hispanico do Atlantico. Do conflicto de todos estes typos ethnicos veiu á superficie da historia um povo que na sua evolução politica encontrou breve a formula da sua unidade volitiva. Da Europa central mal chegavam os rumores das luctas feridas durante os ultimos seculos da Edade Media, mas eram constantes as relações de Portugal com a Italia e a Catalunha e frequentes as visitas que recebiamos dos aventureiros do norte nas nossas praias. Para o tablado da politica europêa haviamos entrado já quando eram manifestos os primeiros desmoronamentos do feudalismo. Não tinhamos tradições medievaes; não assentavamos a nossa origem sobre estados decadentes nem o meio que nos creára estava impuro de outros organismos. O que a França soffrêra, o que a Italia e a Allemanha experimentaram, era para nós completamente desconhecido. Da arvore iberica surgiamos por um phenomeno natural e logico, sem nos preceder revoluções, sem estorvar o nosso caminho blocos de ruinas ou restos de descalabros sociaes.

Emquanto a Europa central se achava a braços com a sua reconstrucção politica e a Italia toda entregue á embriaguez da arte; emquanto a Hespanha, vacillante na unidade politica que ambicionava, e os povos do norte obscuros ainda na scena do mundo civilisado, nós faziamos durante a primeira dynastia a nossa unidade organica, estabeleciamos os limites do que

era nosso, creavamos uma marinha mercante e uma marinha de guerra, esboçavamos uma legislação com Affonso II e de passo a passo, do primeiro rei até D. Fernando, toda a nossa energia se unia para ganhar a feição mais sublime com a dynastia de Aviz.

A um povo energico e valente, creado em um meio que facilitava a realisação do ideal aventureiro, forte de muitos seculos de inteira liberdade de movimento, sem herança medieval a recordar-lhe um passado de degenerescencia, junte-se uma monarchia feita por pulsos de gigantes, uma comprehensão superior dos seus destinos na vasta elaboração politica da peninsula iberica, um estado com envergadura de heroes. Fortalecendo a vontade collectiva, leis sabias, uma litteratura nascente, sciencias não subjugadas pelo despotismo medieval, costumes primitivos, uma indole sã, uma organisação impressionavel, aberta a todas as lições.

Quando, já terminada a nossa genese politica, iamos em auxilio dos Hespanhoes contra os Mouros, revelavamos uma necessidade de expansão, uma exuberancia de vida, que em breve poriamos ao dispor de uma causa mais elevada. Com a Africa na outra banda, cercados pelo mar que nos fascinava, ricos de uma elasticidade organica que nos é peculiar, em presença da Hespanha ainda não constituida, da Italia deslumbrada com a renascença artistica, observando no meio europeu a corrente impulsora para novos mundos como a libertar a civilisação para novos ideaes, Portugal, já inteiro politicamente, com uma litteratura sua, com uma sciencia a fazer-se, comprehende a sua missão por uma previsão intuitiva e lança-se nas descobertas, pioneiro da civilisação, mostrando o caminho ás nações que o hão de seguir, abrindo sulcos para as novas correntes do pensamento.

Recebendo da Renascença o que esta tinha de salutar, conservando da civilisação arabe na peninsula toda a originalidade dos povos orientaes, se o nosso organismo se fazia mais malleavel, a cultura do nosso espirito não se inquinava com a sujeição em que o resto da Europa se conservou durante muitos seculos. Quer geographicamente, quer pelas circumstancias

ethnicas ou politicas, Portugal encontrava-se em uma situação especial, preparado de antemão pela primeira dynastia, para romper com a tradição medieval dos outros povos. Quando esta elaboração é terminada; quando o povo tem já uma vontade que sabe manifestar no reinado de D. Fernando; quando a Europa quasi que exige de nós que sejamos os primeiros a entrar em lucta com o desconhecido, apparece a dynastia de Aviz, e estribada por um cerebro de primeira grandeza e por uma espada victoriosa, personifica em si todo o immenso movimento de expansão que se fazia já sentir em Portugal e entra-se ousadamente na estrada gloriosa da epopêa maritima.

Eis porque D. Henrique é a expressão symbolica de todo esse movimento, é o personagem historico que traduz toda uma epocha da nossa vida collectiva, é o representante do periodo mais brilhante da nossa existencia como nação. Encontrando já perfeitamente constituido o Estado, sentindo-se forte com o povo, a envolvel-o uma atmosphera de sonhadas glorias, antevendo talvez as consequencias do conhecimento de novas terras, deixa-se seduzir pelo ideal da sociedade que o cerca, incarna-se n'esse movimento, e ao primeiro impulso da sua vontade, expressão da vontade collectiva, echoam na Europa os canticos de triumpho soltados pela primeira nação maritima.

É bem estudada de todos nós a dynastia de Aviz. Ninguem desconhece o lustro incomparavel do grande seculo, que foi no mundo civilisado o *seculo de Portugal*. E por isso seria de mais n'este momento chamar á nossa memoria todo esse passado que deu á Europa a renascença scientifica e, deslocando o centro de gravidade das sociedades, creou a grande corrente do pensamento, abriu mais largo o campo das investigações, rasgou novos caminhos até então não previstos pelos homens de sciencia.

O Estado reconstituido já no terminar da Edade Media, a Arte em plena expansão na primeira metade da Renascença, completam-se com a renascença scientifica sahida das descobertas. O ideal da sociedade encaminha-se para outro rumo; vae-se para o desconhecido seguro de em toda a parte e em qualquer

epocha encontrar alguma cousa de novo. As sciencias insurgem-se contra a tradição historica; novos methodos, outras formulas de conducta ensinam a encontrar as leis dynamicas da evolução organica e social. De generalisação em generalisação, em abstracções de vez em vez mais amplas, a philosophia acaba por ser uma concepção do mundo e a religião entra nos sulcos que a hão de levantar á maxima intangibilidade, de onde virá o apagar do conflicto entre ella e a sciencia.

O que caracterisa a evolução das sciencias com as descobertas é primeiramente o seu methodo de investigação. Recusa-se ao subjectivismo a auctoridade de criterio scientifico; a psychologia como methodo é repellida; da observação immediata dos phenomenos e das suas leis logicamente induzidas para syntheses successivamente mais largas aspira-se para a concepção do grande todo, ideal supremo da philosophia. A sciencia é d'este modo um edificio que assenta sobre bases positivas; não ha phantasia possivel na experiencia dos phenomenos que têem unidades de medida; não ha raciocinios viaveis que não sejam conclusões logicas de phenomenos mais ou menos systematisados. Da heterogeneidade phenomenal passa-se para a homogeneidade do conjuncto; ha finalidade na variedade e a propria segregação é parte integrante do dynamismo geral.

A feição positiva da sciencia é a consequencia immediata da leitura das paginas ignoradas do grande livro da natureza. O conhecimento era limitado, estreito o seu horisonte, e por isso as vastas generalisações, as syntheses complexas só poderiam exprimir-se por systemas de leis gradualmente superiores, traducção dos phenomenos successivamente mais elevados, quando a investigação positiva, posta ao serviço de um methodo inductivo, abandonasse de vez as phantasias do racionalismo e as vagas abstracções da metaphysica.

As descobertas iniciaram uma reforma completa nas sciencias naturaes; alargou-se de uma maneira surprehendente o quadro d'estas. Vieram á superficie sciencias ethnicas até então não previstas; a anthropologia deu á sociedade a verdadeira concepção sobre os destinos do homem animal; a lin-

guistica ensinou a evolução que se fez nos primatas, do primeiro grito do simiano até á suprema belleza das linguas de flexão na especie humana; as sciencias psychicas revelam a significação da vida mental pelo conhecimento da genese das nossas sensações primeiras até á construcção da maxima abstração. As sciencias sociaes, estribadas n'aquelles tres grupos de sciencias, estudam a evolução das sociedades, analysam a acção de cada úm dos seus factores, determinam as successivas differenciações por que vão passando e dos aspectos das unidades collectivas criam elementos para a mais vasta das syntheses, a dos phenomenos sociaes. Toda a phenomenologia, da mais simples á mais complicada, é uma rede onde têem logar os mais estranhos factos, até os casos mais raros da teratologia. E esta concepção do universo edifica uma moral mais serena e logica, mais harmonica com a natureza. A religião, a verdadeira religião e não uma reunião de symbolos e de ritos, transforma-se no eterno desconhecido, no intangivel sem limites.

Se compararmos esta phase da evolução das sciencias com a do principio da Renascença, é palpitante o destaque que se encontra entre os methodos de investigação adoptados por ellas. O racionalismo medieval e o subjectivismo sem a realisação phenomenal de um lado, a inducção e a observação consoantes um criterio positivo do outro. A philosophia é metaphysica no primeiro caso; é concepção do mundo phenomenal no segundo. A religião é um fim para o racionalismo; é o grande desconhecido para a sciencia positiva, fóra do alcance da nossa visão, architectado pela fé. A transição entre as duas correntes faz-se á medida que os povos entram mais para as zonas inexploradas do saber e a area dos conhecimentos se amplia com as descobertas.

É na verdade bem nitida a concepção da sciencia quando o mundo se alarga e surgem povos os mais diversos, linguas em numero incalculavel, costumes e tendencias estranhas, phenomenos que enchem as soluções de continuidade até então reconhecidas na phenomenologia geral do mundo. D'ahi a concepção da evolução gradual, das transformações lentas, das sobreposições successivas de gerações. É toda uma renovação da philoso-

phia natural. A intelligencia liberta-se por completo do quadro reduzido que lhe havia marcado a sciencia timida da antiguidade e chega por graus sempre crescentes até ás ultimas ousadias do pensamento.

É certo que não foi dos Portuguezes que partiu todo este complexo sublime do saber, mas a impulsão foi nossa. A velocidade adquirida mais tarde, mercê da influencia das outras nações não deve fazer esquecer que foi o Portugal maritimo quem, primeiro, por uma comprehensão das tendencias que vinham lavrando pela Europa culta, realisou o ideal da civilisação completando a trilogia da personalidade collectiva e encaminhando o pensamento para uma linha de conducta até então desconhecida. Se á França pertence a gloria de ter sido a primeira a reconstruir uma unidade politica, o Estado, expressão da vontade collectiva; se á Italia ninguem póde negar que na Arte attingiu a superioridade esthetica que nunca mais se obteve igual, é certo que á peninsula hispanica e principalmente a Portugal foi reservado um destino ainda mais brilhante, o de ter iniciado a reforma do pensamento, a renascença scientifica, traducção mais alta do progresso, cupula do grande edificio idealisado pela humanidade. O que a monarchia franceza, representada por Luiz IX até Luiz XI fez para o Estado; o que Dante e Petrarca, pela creação de uma lingua nacional e por uma invocação do passado contribuiram para a renascença da Arte, em D. Henrique, figura symbolica de todo um povo, vê-se o agente que por uma hypertrophia da vontade, por uma concepção mais alta do dever social, pela previsão de uma revolução intellectual proxima, impelle as sciencias e a philosophia para uma reforma completa, inicia o despertar de novas sciencias gradualmente mais complexas pelo alargamento do mundo conhecido e contribue em primeira linha para a renascença do pensamento.

*

*   *

Não discutimos se foi grande a estatura moral do Infante. As maiores revoluções do pensamento surgem synthetisadas

em um personagem, emergem apparentemente á sua voz. Mas as grandes figuras historicas nem sempre traduzem todo o valor das revoluções. Estas vingam ou estiolam-se consoante as condições de vida que o meio cosmico — social lhes offerece e a estatura do iniciador entra para a historia quando a reforma se propaga no espaço e no tempo. Os grandes innovadores, os maiores moralistas, poucas vezes alcançam, quando não têem a previsão dos genios, os limites a que chegam as suas doutrinas. Foi assim Socrates na historia da Grecia, Budha no pessimismo oriental. E a sublime figura de Christo na civilisação judaica não seria tambem um inconsciente da grandeza da sua obra?

Para nós, que vemos no Infante D. Henrique não um simples personagem energico impulsionando uma sociedade mas a traducção das energias de todo um povo, das aspirações de toda uma nação, a sua estatura confunde-se com a alma da patria, o seu genio é o valor portuguez correndo a flux sobre os destinos do mundo. Por isso é sobre uma peanha alta, bem alta, que devemos collocar a sua estatua como expressão synthetica da nossa epocha mais brilhante. E um dia quando nos libertarmos d'este sonho acordado em que nos achâmos, creando por uma completa reforma do pensamento, uma atmosphera de sciencia, de philosophia, de arte, de moralidade, surgirá então, quem sabe? uma nova creação symbolica, um desequilibrado de genio, que dará a este paiz o logar que merece pelo vigor da sua raça, pela altivez do seu caracter, pela nobreza da sua historia.

CARACTER E INFLUENCIA

DA

OBRA DO INFANTE

QUARTA CONFERENCIA

FEITA EM 28 DE FEVEREIRO DE 1894

POR

HENRIQUE LOPES DE MENDONÇA

MEUS ILLUSTRES CAMARADAS:

Numa epocha de fecunda transformação scientifica como a que vamos atravessando, é o ideal de todos os homens que estudam o poder acrescentar algo de novo, uma minucia de analyse, um pormenor esquecido, um ponto de vista pessoal, a qualquer dos grandes problemas que incessantemente se debatem. Á similhança da irrequieta e infatigavel curiosidade que levava os elevados espiritos dos seculos XV e XVI a desvendarem todos os segredos do mundo material, uma ancia insoffrivel de saber distende as azas do genio moderno, incitando-o a pairar alto, tão alto quanto possivel, para rasgar todos os mysterios do mundo intellectual. Não se consente que o estudioso se limite a constatar a segurança do edificio scientifico que se levanta; exige-se-lhe que elle traga algum novo elemento de construcção, parcella de cimento ou bloco de cantaria, e a custo se lhe perdôa se elle, com simples florões, se propõe a alindar, na medida dos seus esforços, a frontaria severa do monumento.

É por isso, meus caros camaradas, que obedeci cheio de hesitação ao vosso honroso convite. Para a celebração do centenario do Infante D. Henrique têem direito e dever de collaborar aquelles que conseguiram arrancar das trevas da historia algum raio luminoso que se possa projectar entre os clarões da sua apotheose, ou aquelles que ao calor da sua voz eloquente possam fundir-lhe o bronze da estatua. A minha voz é que não póde abalançar-se a sobresaír no vasto côro de triumpho universal que sauda a veneranda memoria. Nem

tenho factos, nem pontos de vista novos, nem palmas vistosas de eloquencia para enfeixar no socco do monumento. Mas cumpro um dever de deferencia para com a associação que se digna confiar na minha palavra; e, prestando homenagem ao vulto grandioso que se consagra, folgo de concorrer, embora de uma fórma modestissima, para exaltar as glorias da marinha portugueza, á qual me orgulho de pertencer.

Porque a verdade é que, sem ter sido propriamente um marinheiro, na accepção restricta do vocabulo, o Infante D. Henrique é o maior dos genios que, em todos os tempos, têem dado impulso á navegação. D. Henrique o Navegador, chamam os estrangeiros a esse severo principe, que não estendeu as suas viagens para alem das costas da Berberia, conhecidas desde a remota antiguidade. O mais extraordinario da consagração reside exactamente na antinomia que se nota entre a vida corporal do Infante e esse glorioso epitheto. Foi o seu grande e luminoso espirito que navegou, fundindo-se no espirito dos audazes mareantes que por sua ordem íam reconhecer as costas da Africa occidental, íam desvendar os arcanos do mar Tenebroso, íam roubar ao proprio Deus os mysterios sagrados do globo que Elle creára; e nunca no mundo real teve uma encarnação mais completa o velho mytho de Prometheu, arrebatando do Olympo o fogo vivificante!

Foi o espirito do Infante que adivinhou, por intuição genial, todos os segredos da geographia moderna. É o seu espirito que palpita em todos os mares, que arrebata a India das mãos poderosas do mahometanismo, que arranca ás vagas do Atlantico um continente inteiro, que illumina o cerebro dos grandes conquistadores do oceano, de Colombo, de Gama e de Magalhães!

Não vos pareça temeraria a minha phrase, ou solta inadvertidamente no alôr enthusiasta da rhetorica.

O genial pensador de Sagres é muito mais que um precursor. Anda adstricta a esta palavra a idéa de uma vaga e mal delineada percepção através das nebulosidades densas do futuro, uma visão de tenue sombra, de contornos esfumados, sem fórmas precisas, como as que nós, os mareantes, lobri-

gâmos custosamente no horisonte, deixando-nos hesitantes sobre a natureza d'ellas: arrumação de nuvens ou conhecença de terra. Não é assim indefinida e brumosa a visão do Infante. Ella afigura-se-me nitida, como deveria ser a dos prophetas biblicos lendo no futuro. D. Henrique sabe o que quer e para onde vae.

O primeiro marco da sua estrada de gloria é a conquista de Ceuta. Quando se encontra sobre as muralhas da cidade mourisca, estende a vista do seu espirito sobre a vastidão das terras e a immensidade dos mares. «Acha-se», diz o eminente historiador o sr. Oliveira Martins «acha-se entre duas interrogações infinitas; dois páramos longiquos, sobre os quaes lança o largo vôo do seu pensamento: um é o mar tenebroso dos arabes; outro o Prestes João das Indias».

Pois a estas duas interrogações do infinito responde logo o seu espirito prophetico. Não é a suggestão divina que desce a illuminal-o: é a sua propria rasão esclarecida pelas obras dos geographos da antiguidade e porventura pela sciencia arabica. Não hesita. Calmo, severo, reflectido, as caravelas que elle envia para o sul e para o occidente não desferem as vélas ao acaso dos ventos, para que a Providencia lhes depare terras e ilhas nunca sonhadas. No seu trabalho antevê-se a empreza colossal de Colombo, a portentosa viagem de Vasco da Gama. Na costa de Africa, o seu empenho é procurar as noticias da India, cujos perfumes inebriantes parecem trazer-lhe as virações de leste; nos páramos do mar Tenebroso, elle presente, observa, domina, um continente novo, apenas sonhado pelos antigos.

Quereis as provas? Ou antes os indicios d'essa previsão segura do seu genio? Encontro-os em dois textos de um relatorio coevo, intitulado *De prima inventione Guineae*, e publicado ha menos de cincoenta annos pelo dr. Schmeller na sua obra sobre Valentim Fernandes Allemão. O auctor d'esse relatorio é Diogo Gomes, almoxarife de Cintra, que teve parte importante n'aquellas expedições gloriosas do seculo XV, reclamando para si um quinhão da honra do descobrimento das

ilhas de Cabo Verde, geralmente concedida por inteiro ao genovez Antonio de Noli.

Tendo chegado ao rio Gambia, que explorou quanto lhe foi possivel até Cantor, Diogo Gomes teve noticia de que na margem esquerda d'aquelle rio habitava um potentado indigena de nome Batimansa. Procurou travar relações com elle, e conseguiu-o. O regulo veiu conferenciar com o capitão portuguez, n'uma floresta marginal, acompanhado de uma numerosa comitiva de negros, armados de setas venenosas, de azagayas e de espadas. Diogo Gomes tratou com elle pacificamente, dando-lhe presentes de mantimentos e de vinho. Então o regulo, agradecido e jubiloso, jurou-lhe nunca mais fazer guerra aos christãos e dar-lhes seguro para mercadejar nas suas terras.

Repito no latim barbaro do relatorio parte do periodo subsequente a esta narrativa: «Quod ego volui experimentare mittens Jacobum quendam Indium, quem dominus Infans nobiscum misit, ut, si intrassemus Indiam, quod habuissemus linguam, in terram...» Traduzo ao pé da lettra: «O que eu quiz experimentar enviando um certo indio chamado Jacob, o qual o sr. Infante mandou comnosco, afim de que, se chegassemos á India, tivessemos um lingua n'essa terra».

Poderá offerecer duvidas a authenticidade d'este indio; o caso não é para discutir n'este momento. Mas o que estas simples phrases revelam é a preoccupação pertinaz que dominava o Infante. Não é uma mera aspiração platonica, um palpar indefinido e cego em busca das regiões encantadas: o seu fito é positivo e nitido. Não é por Marrocos que elle pretende chegar á India: a conquista de Marrocos representa a parte, porventura espectaculosa, em que elle transige com o espirito de sectarismo do seu tempo. Mas a empreza favorita do seu genio, essa vae-se desdobrando tenazmente, mas um pouco na sombra, pelas costas occidentaes da Africa, cujo extremo procura com uma pertinacia, que parece denotar a como previsão assombrosa de Bartholomeu Dias e de Vasco da Gama.

Porque é digno de reparo o caracter quasi clandestino das

suas expedições. Perdido n'uma extremidade da peninsula, longe da côrte, a sós com os seus cartographos e os seus mareantes, desviado de qualquer outra communicação com a sociedade agitada da sua epocha, a sua figura apenas surge por instantes na politica official do paiz, quando o reclamam as campanhas contra os mouros de Africa. Afóra um que outro diploma solicitado das chancellarias para o revestir dos poderes que lhe são indispensaveis para a sua obra, nada indica a repercussão das glorias conquistadas na atmosphera indifferente da côrte, e o paiz permanece quasi absolutamente extranho á empreza colossal que seduz o solitario de Sagres. As suas expedições conservam-se, ainda até hoje, n'uma meia obscuridade, de que só parcialmente pôde arrancal-as o espirito investigador de Azurara. De 1448 até 1460, data do fallecimento do Infante, ha uma lacuna consideravel na historia d'essas expedições, lacuna accusada por Barros e por Goes, e incompletamente preenchida pela narração de Cadamosto e pelo relatorio de Diogo Gomes, a que já me referi. O proprio Infante julgaria porventura que a sua obra era apenas de preparação, e que não merecia os encomios dos seus contemporaneos, emquanto o descobrimento da India a não coroasse. Para a posteridade trabalhava elle, como todos os genios de larga envergadura, que á Providencia apraz elevar de quando em quando acima da seara ondulante da humanidade, para que possa banhal-os em cheio o clarão das estrellas do porvir, que assomam no longinquo horisonte oriental.

Mas uma acção parallela, se bem que em sentido contrario, se revela no pensamento altissimo de D. Henrique. E aqui peço licença para repetir outro periodo do trabalho de Diogo Gomes, quando se refere ao descobrimento do archipelago dos Açores: «Tempore quodam Infans dominus Henricus, cupiens scire partes extraneas oceani occidentis, si invenirent insulas an terram firmam ultra descriptionem Tolomei, misit caravelas ad quaerendum terras». Versão litteral: «N'um certo tempo o Infante D. Henrique, desejando conhecer as partes extranhas do oceano occidental, se encontrariam ilhas ou terra firme

alem da descripção de Ptolomeu, expediu caravelas á descoberta de terras».

Não esqueçamos que Diogo Gomes teve convivencia pessoal com o Infante, como um dos capitães a quem elle confiou por vezes as suas caravelas exploradoras. O testemunho é pois auctorisado. Assim, o Infante D. Henrique tinha como que a presciencia de uma terra firme ao occidente. O seu espirito ía muito alem das theoricas especulações da antiguidade. Ilhas, toda a gente suppunha que estavam disseminadas pelo oceano immenso. A imaginação popular, a phantasia mesmo dos estudiosos, davam corpo aos mythos poeticos que a idade media bordára sobre a geographia positiva. Mas a idéa de um continente perdido nas brumas do Atlantico, só a poderia aninhar um grande espirito, embebido em todas as doutrinas da cosmographia, deduzindo de dados scientificos a grandeza do planeta, e presentindo a existencia d'esse continente por uma profunda intuição de necessario equilibrio na obra divina. A crença popular de que a navegação através do oceano fosse impossivel, porque antes de ter aportado a qualquer terra pereceriam de inanição e sêde todas as tripulações, essa crença aterradora não intimidava o pensamento do Infante, como não preoccupou mais tarde o genio audaz de Colombo. A empreza d'este ultimo era iniciada pelo principe portuguez, e seguia-se n'uma continuidade de esforços de que dão claro testemunho os documentos do tempo de D. Affonso V e de D. João II, e de que dá prova formal a revelação, ha pouco feita pelo incansavel investigador o sr. Ernesto do Canto, da prioridade chronologica do descobrimento do Labrador sobre a gloriosa expedição do grande genovez. Assim, no espirito de Colombo, como no espirito do Gama, palpitava a inspiração do egregio Infante; e quando mais tarde Magalhães demonstra praticamente a esphericidade da terra e mede a grandeza do globo com as quilhas das suas naus, é a obra gigantesca iniciada por D. Henrique que obtem a sua final coroação, é a sciencia humana que chega á meta dos seus designios, impulsionada pela mão herculea do sonhador de Sagres.

Os summos problemas da navegação e da geographia não

os resolveu elle; para tanto, dados os recursos d'aquelle tempo e os innumeros attritos de preconceitos seculares, era escassa a vida de um homem. Acima de qualquer outro, porém, elle encaminhou poderosamente a sua solução. Vimos como do seu cerebro derivaram as caudalosas torrentes de luz que em menos de dois seculos conquistaram para o homem cerca de tres quartas partes do globo.

E entre as nuvens de oiro e purpura os grandes descobridores da terra deveram de divisar-lhe vagamente a luminosa figura, em toda a parte, ao longe, ao longe, para os extremos do desconhecido oceano, na India, nas Molucas, na America!

Indispensavelmente, a arte de navegar deveu ao seu impulso uma revolução completa. Cosmographos, astronomos, sabios da Europa inteira vieram dar alento á escola de Sagres, mais tarde centralisada em Lisboa.

N'ella se educaram os mais illustres dos navegadores, do seu influxo nasceu a cartographia positiva dos modernos tempos.

E similhantemente, a construcção naval foi-se aperfeiçoando e adaptando ás necessidades da navegação no mar largo. Das explorações dos portuguezes data a agonia do typo secular do navio de guerra, impulsionado pelos remos, da galé celebrada em todas as guerras da antiguidade. E á influencia do Infante se deve o typo que durante o seu seculo teve o mais brilhante papel nas expedições maritimas. Refiro-me á caravela, tomada pelas suas mãos no estado rudimentar e grosseiro de barco de pesca; aligeirada, augmentada na lotação, aperfeiçoada nas suas condições de navigabilidade, de modo que ainda durante a vida do Infante merecia os calorosos elogios do veneziano Cadamosto; assumindo uma fórma mais completa e definitiva sob a direcção de Colombo e de Gama. De maneira que os seus tres estados correspondem, se me é permittida a analogia, ás metamorphoses de um insecto.

Mas isto é um exemplo apenas; não é meu intento recapitular o que sobre arte de navegar e material naval aqui expozeram ha pouco diante de nós as vozes mais auctorisadas de dois illustres camaradas nossos. Basta a recordação d'essas

brilhantes conferencias para accentuar a influencia poderosa que sobre taes assumptos teve o espirito do Infante. Se friso estes factos, é apenas para fundamentar a asserção a que me abalancei no começo d'esta conferencia, e que repito agora: o Infante D. Henrique é o maior dos genios, que, em todos os tempos, têem dado impulso á navegação.

E todavia, meus senhores, este vulto grandioso só no nosso seculo se impoz verdadeiramente á admiração do mundo. Agora, mercê dos trabalhos da critica moderna, é que principia a banhal-o a luz plena da historia. Ainda ha poucos dias, se me deparou n'um jornal de Lisboa a traducção de um artigo de uma gazeta ingleza, o *Standard,* se bem me lembro, allusivo ao centenario do Infante. Se os meus camaradas não o leram, não calculam o vasio e a fatuidade de similhante artigo. Palavras agradaveis, é certo, mas diluidas n'aquelle tom de supremo desdem, que é, sobre todos os outros povos, o caracteristico do inglez ignorante e *chauvin.* Sinto não o ter á mão para o expor ao riso que merece. Recordo-me vagamente de que nos fazia a concessão de achar o Infante um homem illustre, comquanto incapaz de hombrear com a estatura gigantesca de Colombo.

Era um heroe secundario, uma especie de preparador de mysterios de prestidigitação, que apresentava humildemente aos genios a urna de onde elles sacavam mundos. Não eram estas, repito, as palavras do jornalista *in albis* e historiador *in herbis;* mas era esta a impressão que se recebia d'aquellas linhas, seccas como um bom cidadão do Reino Unido, membro das sociedades de temperança... litteraria. Não se esquecia, é claro, a circumstancia, altamente lisonjeira para o patriotismo inglez, de ser o Infante filho de uma ingleza. E concluia por affirmar que, se alguns eruditos no mundo conheciam estes nomes, aos historiadores inglezas o deviam.

Sobre este ultimo ponto é que não era absolutamente destituido de fundamento o orgulho do jornalistica britannico. Tratando-se de consagrar a memoria do Infante, ha um nome inglez que não deve ficar esquecido, como o de um homem

que lavrou uma das mais solidas pedras para o monumento do nosso sublime compatriota. Refiro-me ao historiador inglez Major, ha poucos annos fallecido. E é realmente de lastimar que elle não presenceie a festiva consagração prestada hoje ao heroe do mais notavel dos seus livros, d'aquelle que lhe merece da parte dos portuguezes um reconhecimento indelevel. Folgo de, pela minha parte, prestar aqui esta homenagem á sua memoria, já que a morte não permittiu que a sua voz imparcial e potente destacasse agora no concerto de acclamações que saudam a gloria do grande Infante.

Encontrou este, é certo, o seu Plutarcho, entre a aristocracia intellectual dos seus contemporaneos. Mas a obra de Azurara não só ficou incompleta, como apenas logrou a luz da publicidade ha pouco mais de cincoenta annos. O proprio Damião de Goes, na *Chronica do principe D. João,* declara não ter encontrado o manuscripto. Só Barros se valeu das notas soltas de Azurara para elucidar, quanto em si coube, a vida do Infante D. Henrique e a historia das suas expedições. Mas a figura imponente do solitario de Sagres conservou-se envolta nas nebulosidades da lenda, similhante a um semi-deus mythologico que dominasse os mares. E no estrangeiro, a sua gloria permanecia quasi desconhecida, por vezes proclamada pela voz de uma meia-sciencia, da qual ainda são echo as phrases alludidas do articulista do *Standard.* Ao mesmo tempo que o nome do immortal principe surgia lentamente das sombras da historia, loucas pretensões de patriotismo cego se elevavam, especialmente da parte dos francezes, para contestar a prioridade dos descobrimentos portuguezes e diminuir a estatura colossal do Infante.

Renhida foi a contenda. Graças aos trabalhos de tantos sabios illustres, entre os quaes citarei particularmente o eminente investigador visconde de Santarem, essas falsas presumpções acham-se afinal destruidas, e geralmente se reconhece o papel superior, e durante largo tempo quasi exclusivo, que desempenhou Portugal na epopêa da civilisação moderna.

Simultaneamente, as brumas que obscureciam o vulto do Infante vão-se diluindo na verdade serena da historia. Perde

acaso com isso a poesia, mas ganha indubitavelmente a sciencia. A figura despe o aspecto lendario de gigante para assumir proporções humanas, que a fazem comprehensivel e contingente. Nada, afinal de contas, amesquinha os heroes como o mytho da inspiração divina, celebrado nos panegyricos e nos agiologios. É uma força sobrenatural que actua sobre esses predestinados, que lhes illumina o entendimento, que lhes guia o braço, que lhes dirige a alma, e que os reduz a simples automatos movidos pelas mãos da Providencia.

O Infante D. Henrique é homem, e, como homem, a sua biographia é mais uma prova do velho e tantas vezes invocado aphorismo de Terencio. Sombras empanam a sua vida, misturando-se e dissipando-se no clarão deslumbrante do seu genio. Tem os defeitos das suas qualidades, tem a fria impassibilidade de todos os homens absorvidos por uma idéa dominante. O seu espirito é como um terreno onde não vicejasse uma planta amena, onde não desabrochasse uma flor perfumada, onde uma herva rescendente não podesse nutrir-se, onde todos os germens fossem destruidos, mortos, aniquilados, pelas robustas raizes da arvore da sciencia, que sobre o terreno inteiro desdobra a sua copa implacavel e severa.

É um solitario, um asceta, envolto no seu pensamento, como n'um cilicio. O amor não floresce para elle; não ha figura suave de mulher que lhe esmalte a existencia. O pae, respeita-o como soberano, é possivel que nos recessos da sua alma elle desperte por momentos uma faísca de sentimento affectivo, mas, afastado d'elle no eremiterio da Terça Nabal, não consta que as saudades o levem frequentes vezes á côrte. O affecto fraternal recalca-o elle no peito quando a salvação de um dos irmãos se torna um elemento perturbador da sua obra, quando o auxilio prestado a outro o distrahiria, talvez longo tempo, dos trabalhos em que se acha empenhado. Á luz exclusiva do sentimento, Tanger é uma macula sombria na vida do grande Infante, Alfarrobeira empana levemente o brilho do seu caracter.

É egoismo? Será; mas se o egoismo é susceptivel de gradações, este é do melhor quilate. A idéa fixa que determina a

exclusão quasi por completo dos sentimentos affectivos é uma idéa humanitaria, não é uma mesquinha ambição pessoal. Digam o que disserem os pessimistas, o interesse material auferido pelo Infante estava longe de corresponder á magnitude do seu proposito. Quanto mais faceis e mais seguras seriam as satisfações de uma estreita ambição de poder, se elle houvesse, por exemplo, acceitado as propostas do imperador da Allemanha e dos reis de Castella e de Inglaterra para tomar o commando dos seus exercitos? Se tivesse accedido a convite analogo feito pelo papa Martinho V? No estado de perturbação em que se achava o mundo politico, n'uma elaboração effervescente que devia dar a Europa reconstituida das epochas modernas, que facil seria para um espirito levantado e pertinaz como o do Infante o talhar o seu quinhão de dominio no patrimonio do feudalismo agonisante ou no esplendido thesouro de Turcos e de mouros? Não são as suas recusas uma prova de que o guiavam mais elevadas aspirações do que a sêde do poder ou da riqueza?

Estes mysterios da psychologia, explica-os muito mais claramente á nossa intelligencia a profunda intuição dos grandes genios da litteratura e da arte, do que as complicadas elucubrações dos homens da sciencia. Shakespeare apresenta-nos um admiravel modelo d'esses homens, movidos por um pensamento dominante, e esmagando em holocausto a esse pensamento as vidas dos que os amam e o proprio coração. Hamlet, o principe dinamarquez, tem uma alma pura e generosa, propensa á ternura, aberta aos sentimentos mais nobres e, como hoje diriamos, mais altruistas. De subito, o seu espirito é illuminado por um clarão sinistro. O segredo da morte de seu pae desvenda-se, um ideal de vingadora justiça se apodera de todo o seu ser. E a sua alma transforma-se, levando-o á crueldade e ao desprezo pela vida humana, quando for necessario sacrifical-a no altar onde fulge implacavel o idolo da vingança. Duro para com sua mãe, fugidio para os seus amigos, cruel para com a virgem que o impregnou de todos os perfumes de um amor celeste, esse meigo sonhador torna-se um assassino. Um innocente morre ás suas mãos, e por sua

culpa a doce Ophelia desce ao tumulo, flor calcada rudemente nos passos que o conduziam á realisação de uma obra inflexivel.

Pois o ideal do principe dinamarquez é bem mais estreito e pessoal do que o que impulsiona as acções do Infante D. Henrique. E comtudo, a nenhum dos espectadores da grande tragedia de Shakespeare se afigura antipathica e repugnante a figura de Hamlet.

Porque ha de, na real e vivída epopêa portugueza, surgir maculada pela ferocidade a figura do principe navegador? Porventura, no mundo da ficção, a triste e encantadora Ophelia é menos digna de lastima do que, no mundo da realidade, o é o infante D. Fernando, a victima expiatoria do desastre de Tanger? Porventura o assassinio do pobre Polonio é menos grave, sob o ponto de vista do sentimento humanitario, do que a apparente indifferença de D. Henrique pela catastrophe de Alfarrobeira?

Perdoem-me os meus illustres camaradas esta digressão pelo campo da arte, que me devêra porventura ser vedada n'esta casa, cujos echos só querem repetir as formulas severas da sciencia. Levou-me a isso a tendencia invencivel do meu espirito, que não póde furtar-se á emoção artistica na contemplação dos grandes phenomenos da historia. E parece-me tambem que essa colossal figura do Infante ficará mais tangivel e clara para os nossos olhos, se affeiçoarmos a vista pelo espectaculo que a vida contemporanea ou a arte creadora nos podem offerecer hoje em dia.

Quem sabe as profundas máguas, as dilacerantes angustias, as terriveis hesitações, que revolveriam secretamente a alma do Infante, nas duas tremendas conjuncturas a que me referi? Estes taciturnos, de trato aspero e de concentrado espirito, não esmagam impunemente os sentimentos affectuosos que são o apanagio do coração humano. Por não explodirem na palavra dura, por não transparecerem no olhar frio, não são menos horrorosas as torturas que por vezes lhes despedaçam a alma. Infelizmente, a historia não possue documentos precisos que illuminem estes intimos recessos da alma do immor-

tal Infante. Mas é licito preenchel-os pela hypothese, lembrando-nos que nenhum d'esses predestinados, na apparencia egoistas, é inaccessivel de todo aos tremendos arranques da sensibilidade humana. Napoleão, com quem o sr. Pinheiro Chagas justamente o compara, soluçava como uma creança, em seguida a Wagram, em seguida a Bautzen, á cabeceira de um camarada moribundo; chorava dolorosamente ao separar-se do marechal Lannes; levou uma noite inteira a lamentar-se, banhado em lagrimas, junto da imperatriz Josephina de quem ía divorciar-se. Sabem-se estes factos isolados, que servem para completar o retrato moral de um grande homem, pelas memorias intimas, pelas correspondencias, pelas indiscrições surprehendidas dos seus familiares. Todos esses elementos nos faltam para apreciar devidamente o caracter do Infante. Mas denegril-o de animo feito, sem ter em conta a grandeza excepcional da obra que lhe absorvia todas as faculdades, deve considerar-se, conclue com rasão o illustre escriptor que acabo de citar, como uma das mais flagrantes injustiças e das mais negras ingratidões que podem macular um povo.

E depois, D. Henrique não é um santo: o seu nome não reclama um logar nos agiologios, impõe-se á admiração dos historiadores: a sua fama não é consagrada em bullas de beatificação, mas surge luminosa da esteira phosphorecente das suas caravelas e das naus que depois da sua morte cortaram o oceano e conquistaram o globo terraqueo. As estrophes do seu poema de gloria não perpassam no latim unctuoso das litanias; modulam-se nas brisas do Atlantico e nas monções do Indico, rugem nos temporaes do Cabo e nos tufões do mar da China.

Mas se alguem quizesse levar ainda mais longe a justificação do seu caracter, pol-o-ía em confronto, respeitosamente, com o espirito mais puro, mais sereno, mais augusto, que tem merecido as adorações da humanidade; e no Evangelho encontraria, sem que lhe perturbassem a fé, as rudes palavras dirigidas pelo Christo a sua Mãe, santificada pela egreja. Vê-se por ellas como o exclusivismo de um ideal sublime dissolve a

doce ternura, que faz a felicidade e o conforto dos corações vulgares.

Ainda na sua ascendencia, nós encontraremos a explicação do extraordinario caracter do Infante. O mesmo sangue violento que conduziu D. Pedro I á loucura do amor exclusivo, esmagando todos os instinctos brandos, conjugada com a loucura da justiça, levada até aos extremos da crueldade, foi o que gerou em seu neto a loucura sublime da gloria, o amor pela sciencia rompendo através de todas as exigencias do coração. Amalgamae esta tendencia enthusiastica de peninsular com o fleugma britannico, recebido do sangue materno, com a herança do caracter inglez, composto de necessidade de independencia, de capacidade de iniciativa, de vontade energica e pertinaz, de vehemencia de paixões concentradas, do habito de olhar para dentro de si, emfim de todas essas complexas feições moraes que arrastam o homem ao que Taine denomina espirituosamente «a hypertrophia do eu». Ajuntae a tudo isto o fermento morbido do genio, e tereis um retrato formulado segundo as modernas doutrinas da hereditariedade.

Foi esta mescla de raças que produziu o heroe incomparavel que os meus olhos vêem na plana dos grandes conquistadores da humanidade, d'esses vultos gigantescos que baptisam um seculo nas paginas da historia, Alexandre Magno e Julio Cesar entre os antigos, Christovam Colombo e Napoleão Bonaparte nas epochas modernas. A estrella de D. Henrique resplende, com brilho supremo, na radiante constellação das glorias portuguezas, e só uma outra, na nossa historia, póde egualar-lhe a grandeza: a que, no seculo seguinte, illumina o genio portentoso de Affonso de Albuquerque.

É singular a approximação d'estes dois nomes, demarcando os dois pontos angulares da nossa epopêa nacional: o inicio e a culminancia. E uma extraordinaria coincidencia de datas determina um seculo exacto entre o ponto de partida e o ponto de chegada d'esta singradura apotheotica: 1415, a conquista de Ceuta, a primeira expedição que a terras de Africa fazem forças portuguezas; 1515, a morte de Albuquerque, que assignala o começo da decadencia do nosso imperio colonial.

Não será curioso approximar estas entidades prestigiosas, cotejar estes dois gigantes que, com um punhado de homens, intentam affeiçoar o mundo á politica de um pequeno povo de heroes?

Quando o primeira expira, o segundo balbucía as primeiras canções da infancia. 1453, é o nascimento de Affonso de Albuquerque; 1460, é a morte do Infante.

Entre o apparecimento dos dois no tablado da historia, medeia pouco menos de um seculo. Mas que seculo esse! Como é avolumado, accrescido, amplificado, pela grandeza dos acontecimentos que n'elle se contêem!

A exploração da Africa occidental, a passagem do cabo da Boa Esperança, o descobrimento da America, a primeira viagem maritima á India; innumeraveis heroes d'essas campanhas da sciencia, Gil Eannes, Zarco, Diogo Gomes, Noli, Diogo Cam, Diogo de Azambuja, Bartholomeu Dias, os Corte-Reaes, Labrador, Colombo, Vasco da Gama, João da Nova, Alvares Cabral, cito ao acaso da minha reminiscencia. Na politica interna, a nobreza subjugada, e um monarcha de alto espirito concentrando o poder real nas suas mãos de ferro. Na politica de expansão, as costas da Berberia domadas pelo esforço dos capitães portuguezes: depois de Ceuta, Alcacer, depois de Alcacer, Arzilla, depois de Arzilla, Tanger; as feitorias commerciaes, os castellos, as missões portuguezas, disseminando-se pela Guiné, pela Mina, pelo Congo; as colonias dos archipelagos recemdescobertos desenvolvendo-se por uma fórma maravilhosa; e por ultimo os alicerces do nosso imperio indostanico cimentados pela audacia e pela intelligencia de varões como Duarte Pacheco e D. Francisco de Almeida.

Que estrada fulgurante e diamantina! Que extranho borbulhar de talentos, de heroicidades, de glorias! Pois para que os dois colossos os dominem, para que as suas cabeças sobrelevem a esta messe deslumbrante, necessario é que as suas proporções sejam quasi sobrehumanas! E assim é: na rocha de Sagres e na ilha de Goa, essas duas figuram elevam-se como desmarcadas visões de um sonho homerico, e os seus olhares inspirados abrangem o infinito.

Mais infeliz do que o seu emulo, Albuquerque só muito tarde deu os primeiros passos na carreira que o immortalisou. Quando foi armado cavalleiro em Ceuta, D. Henrique saía apenas da adolescencia; quando foi pela primeira vez á India, Albuquerque entrava já na velhice. Quarenta e cinco annos, quasi meio seculo, medem o desenrolar da vasta empreza a que o primeiro consagrou assim tres quartas partes da sua vida; cerca de doze annos apenas foram dados pela Providencia a Albuquerque para desenvolver todos os recursos do seu genio.

Mas a obra de D. Henrique era por sua natureza lenta e pertinaz, demandava todos os esforços de uma rasão serena e prophetica, a tenacidade sem impaciencias, o vigor nunca desmentido por desfallecimentos, a concentração persistente da actividade. Ao passo que a obra de Albuquerque, mais espectaculosa e arrebatada, exigia a impetuosidade do guerreiro, combinada com a rapida percepção do estadista. A sua espada lampeja como um raio, fulminando o poder mahometano na India, assegurando por momentos o predominio portuguez em todo o oriente. As caravelas do Infante vão lentamente penetrando o ignoto, e cada uma das suas expedições marca um ponto de espera na invasão gradual do mundo pela civilisação europêa. Por isso, D. Henrique occupa mais vasto logar na sciencia; Albuquerque avulta mais vigorosamente na politica. O ultimo é o complemento do primeiro, como a acção o é do pensamento.

Na historia moderna, temos uma analogia frizante da missão d'estes dois grandes homens. Refiro-me á revolução franceza, pacientemente preparada pela philosophia humanitaria do seculo XVIII, espalhada no mundo pela espada flammejante de Napoleão. Assim a guerra completa e diffunde uma obra de paz; assim, por uma providencial anomalia, a força torna perduraveis as conquistas do direito.

Do direito, disse, e não me desdigo. Pelo espirito dos meus ouvintes, perpassa, como uma negativa, a recordação das violencias, das depredações, dos crimes de toda a especie, das crueldades sem nome, que assignalam a historia colonial de todos os povos. Embora! D'esse cahos tenebroso brotam raios

de luz que esclarecem a consciencia humana; d'esse montão enorme de injustiças surge a affirmação de um direito sagrado: o direito do homem ao planeta que habita.

Assim pois, á philosophia revolucionaria do seculo passado, á obra tenaz e demolidora dos Montequieu, dos Voltaire, dos Rousseau, dos Diderot, dos d'Alembert, póde no seculo XV comparar-se o trabalho gigantesco de renascença scientifica iniciado pelo Infante com a collaboração dos seus marinheiros, dos seus pilotos, dos seus cartographos. E a mão poderosa de Bonaparte repete, n'um campo differente de actividade, a obra explosiva com que Albuquerque, tres seculos antes, illuminára todo o Oriente.

E de passagem, cumpre notar uma coincidencia historica de elevado alcance. Para todos os grandes conquistadores, a India é como um sonho inebriante, uma especie de ambicionado paraiso, como aquelle que os viajantes da edade média procuram por todos os recessos do mundo. Alexandre Magno empenha na sua conquista o maximo dos seus esforços; Julio Cesar pensa porventura no caminho d'essa região encantada, quando estabelece o seu dominio no Egypto; Napoleão Bonaparte, em 1812, lança o seu exercito sobre a Russia, porque, diz elle a mr. de Narbonne, «esse longo caminho é o caminho da India», e o accésso das forças francezas até ao Ganges seria «a expedição gigantesca, mas exequivel, do seculo XIX». De todos os conquistadores europeus, é Albuquerque, comtudo, o que mais se approxima da realisação d'esse sonho, antecipando a obra de expansão politica e mercantil que hoje vemos concretisada no imperio colossal da Grã-Bretanha.

Mas, voltando ao parallelo dos dois extraordinarios portuguezes, que de affinidades e que de contrastes se observariam nos seus temperamentos, nas suas indoles, nas manifestações do seu genio, se esse trabalho não fosse extremamente difficultado pela falta de intimos pormenores biographicos com relação ao Infante!

Não teve este, como Albuquerque, a penna de um secretario curioso e ingenuo que lhe notasse as palavras, as acções

e os gestos, como fez Gaspar Corrêa nas *Lendas da India*; nem a devoção de um filho querido, que elevasse um monumento litterario á sua memoria *(Commentarios do grande Affonso de Albuquerque)*; nem mão piedosa que não deixasse perder as suas cartas, documentos preciosos para a historia. D'estas obras destaca-se, vivaz e nitida, a figura do grande conquistador do Oriente; ao passo que o vulto epico do solitario de Sagres apenas póde entrever-se através das informações, um pouco vagas, levemente suspeitas, do livro de Azurara, chronista cortezão, e n'um que outro traço fugitivo do relatorio de Diogo Gomes.

Para o equilibrio do seu temperamento faltava a Albuquerque o contrapeso do *cant* britannico, que roça pela hypocrisia, por um exagerado pudor das manifestações externas do sentimento. Se bem que geralmente temeroso no aspecto, o Infante tinha uma provisão de sangue frio sufficiente para lhe abafar o fogo interno da colera. Por isso, mesmo na extrema irritação, o gesto era comedido, a palavra mansa. Não se exaltava, não tinha accessos, nem furias; tornava-se mais esquivo, mais concentrado, quando a paixão lhe abalava o animo, e nunca, diz Azurara, «palavra torpe nem deshonesta... foi ouvida de sua bôca». Por isso, o seu genio era constante na adversidade, e não se deixava seduzir pela vaidade nos casos prosperos. Não estaes vendo n'este esboçado perfil a preponderancia do sangue materno, não vos impressionam os contrastes com o caracter do pae e do avô, ruidosos na alegria, trovejantes na colera, communicativos nas affeições?

Pelo contrario, em Albuquerque, nada vem contrabalançar os impetos do temperamento meridional, a não ser o instincto da prudencia politica, frequentes vezes subjugado pela força explosiva das paixões. «Era supito em sua paixão, e logo arrependido», diz Gaspar Corrêa. E as provas caracteristicas da sua violencia multiplicam-se em muitas passagens da sua biographia, das quaes basta citar o episodio succedido deante de Ormuz, em 1508, quando arrancou as barbas ao velho João da Nova e o poz a ferros, porque o experimentado mareante se oppunha á continuação do cerco.

Mas a estes defeitos contrapõem-se brilhantes qualidades de perspicuo guerreiro e de politico sagaz, que escasseiam, em grande parte, no Infante D. Henrique. Como guerreiro, a frustrada tentativa de Gibraltar e a desastrosa empreza de Tanger assignalam uma imprevisão e uma imprudencia, pouco em harmonia com o caracter reflectido do Infante. Como politico, a sua acção, sempre hesitante e amortecida pelas absorventes aspirações da sciencia, contribuiu poderosamente para o triste desenlace de Alfarrobeira.

Ambos trabalhadores infatigaveis, ambos desprezando o somno e o descanso, n'um ponto se afinam sobre tudo os seus egregios espiritos: nas eminentes faculdades de organisação, fortificadas pelo estudo e pelo saber. Testemunham-nas da parte do Infante a colonisação dos Açores e da Madeira, a formação de uma companhia colonial e maritima para a exploração do rio do Ouro, o estabelecimento de feitorias commerciaes em pontos importantes da costa de Africa, como em Arguim e no rio de S. João. Justificam-nas em Albuquerque a disciplina introduzida nas forças portuguezas, a absorpção do elemento indigena na raça conquistadora, e sobretudo a previsão transcendente dos emporios mercantis no mundo oriental.

Ao arrebol de Ceuta corresponde o crepusculo apotheotico de Goa; e a divisa gloriosa de D. Henrique *Talent de bien faire* repercute orgulhosamente na derradeira phrase escripta a D. Manuel por Albuquerque moribundo: «As cousas da India, ellas fallarão por mim!»

Esses videntes, comtudo, illudem-se, como todos os genios de larga envergadura. A sua vista penetra as brumas do porvir, mas é trahida pelas allucinações de uma phantasia excessiva. Ha um desequilibrio funesto entre a superioridade do seu designio e os recursos escassos de que dispõem. A tensão das suas ambições leva-os muito alem da realidade positiva. E os povos, que elles pretendem guiar á realisação de um sonho deslumbrante, cáem extenuados apenas lhes falta o arrimo do seu genio. Por isso, a obra que sáe das suas mãos possantes só tem de consistente e perduravel o que interessa

ao viver da humanidade, as verdades scientificas conquistadas pelo seu labor, as instituições sociaes remodeladas, o commercio aberto a todos os povos, a terra aberta a todas as energias.

O sonho do dominio universal é como um sol deslumbrante, que até offusca os olhos das aguias. Porque não havemos de perdoar essa allucinação, levando em conta os seus resultados fecundos? Perdoemol-a, sim! mesmo quando esses resultados foram conseguidos á custa do nosso sangue e da nossa força, mesmo quando essa gloria foi comprada pelo preço da nossa felicidade nacional.

«Felizes os povos que não têem historia!» É este um velho aphorismo que um grande numero de portuguezes recordam com amargura. Eu não pertenço a esse numero; e quando vejo um historiador da plana de Alexandre Herculano fulminar com o seu estylo de bronze o periodo soberanamente epico da historia patria; quando vejo o pessimismo alastrar, sob o prestigio d'essa voz potente, nas mais abalisadas manifestações da critica contemporanea; sinto apertar-se-me o coração e pergunto a mim proprio se provirá da inferioridade de espirito o meu enthusiasmo pelo cyclo heroico, que poderia sem vangloria assumir na historia da humanidade o titulo distinctivo de seculo de Portugal.

O periodo para elle verdadeiramente admiravel da nossa historia termina, segundo Herculano, com a concentração do poder soberano nas mãos de D. João II. Até então, a nossa organisação democratica era um penhor seguro da prosperidade da nação. O povo tinha voz no governo, e as suas virtudes retemperavam-se nas luctas de independencia, e mais tarde nas incursões em terra de Africa, como natural derivativo da nossa actividade: guerra aconselhada pelas tendencias cavalheirescas do caracter nacional e pela rivalidade tradicional das duas religiões, a christã e a mahometana. A invasão da Mauritania constituia uma reacção justificada da invasão da peninsula pelos arabes, realisada sete seculos antes.

Desde esse tempo, porém, no entender do grande historiador, a absorpção de todo o poder nas regias mãos faz desviar

a politica portugueza do seu curso racional: a Africa torna-se um campo secundario de lucta: as forças vivas da nação sómem-se no abysmo aberto pelos descobrimentos; as virtudes civicas, perdido o estimulo cavalheiresco, afundam-se na corrente de cobiça despertada pelas riquezas do Oriente.

A nossa decadencia começa pois, necessariamente, no momento preciso em que Bartholomeu Dias, dobrado o cabo Tormentoso, abre as portas que nos conduzirão á India. De então para cá, Herculano vê apenas sombras no quadro da historia portugueza.

A nossa gloria não fulge mais aos seus olhos; e o austero escriptor sente retinir, nas homenagens que os estrangeiros prestam á nossa acção civilisadora, uma tremenda gargalhada de escarneo.

Permitta-me a memoria do grande mestre uma respeitosa discussão sobre as suas idéas. Vivo, sorriria porventura da audacia; morto, se a bemaventurança não é uma illusão fagueira, o seu espirito sentirá a emoção profunda com que eu ouso acercar-me do seu grande nome.

A politica primitiva de Portugal era sem duvida a mais consentanea com os interesses nacionaes.

Varrida de elementos extranhos a nesga da Europa que nos coube em partilha, o norte da Africa era um vasto campo para a expansão da nossa actividade guerreira e mercantil. Mas encaremos a questão de mais alto: sob o ponto de vista dos interesses geraes da humanidade, não seria essa politica estreitamente utilitaria e nacionalmente egoista? Demais sei que não se poderia considerar a politica que se seguiu como humanitaria e altruista, nas intenções; mas foi-o indubitavelmente nos resultados. É mister que não vejamos apenas na historia dos descobrimentos portuguezes a espada sanguinolenta do invasor, a bolsa insaciavel do chatim, a nau da carreira da India submergindo se em meio do oceano pela sobrecarga de thesouros rapinados. É justo que as sombras espessas não empanem essa luz que nos illumina ainda o angustioso crepusculo.

Não vou recordar a obra dos colonisadores, dos organisa-

dores, dos politicos, que, embora ephemera, deixou proficuas lições ao mundo. Mas parallelamente á avidez, á crueldade, á licença, desenroladas pela India e pela America, veja-se o opulentissimo patrimonio legado pela sciencia portugueza aos seculos. Começa agora a conhecel-o o mundo, e nenhum erudito se atreverá a vibrar-nos a gargalhada de escarneo, quando tiver vista do nosso labor colossal em tantos ramos de conhecimentos humanos: na geographia, na nautica, na hydrographia, na anthropologia, na ethnologia, na botanica, na zoologia, na philologia, um mar de descobertas, um acervo monstruoso de illustrações scientificas. Atropellam-se os nomes: Barros, Goes, Duarte Barbosa, Garcia da Horta, Pedro Nunes, D. João de Castro, Fernando Oliveira, Lavanha, Pimentel, Gabriel Rebello... Que sei eu? Páro para não fatigar o auditorio.

E que ganhámos com isso? Aqui occorrem-me as sabidas palavras do Evangelho: Nem só de pão vive o homem. Pelo alimento espiritual que prodigalisámos ás mãos largas no mundo inteiro, démos o pão do nosso corpo. Fatigados, quasi hecticos, sobrecarregados com o peso de mundos para que nos escasseiavam as forças de Atlante, resvalámos rapidamente para o infortunio. Foi-se-nos a grandeza material; resta a grandeza moral para consolar-nos. Resta a gloria das nossas tradições, aquella que faz com que hoje mesmo, apesar das agruras do nosso viver, apesar da diffamação que pesa sobre o nosso paiz, ainda tenhamos orgulho de dizer lá fóra: sou portuguez, sou da patria do Infante D. Henrique, de Vasco da Gama, de Affonso de Albuquerque, de Fernão de Magalhães!

Que os meus prezados camaradas não tomem estas palavras por uma explosão de patriotismo balofo. Para as nações como para os homens, as grandes tradições constituem como que um elemento de vitalidade. O sangue corre mais vivo nas veias dos velhos, quando recordam as proezas da sua juventude. Vive-se da saudade, como se vive da esperança. O passado é estimulo, quando não é vergonha. A felicidade renasce com a sua recordação; e os olhos affeitos a deslumbrar-se com os esplendores do preterito, ainda vêem raios consoladores nas tre-

vas do presente. Um grande poeta francez, respondendo ás dolorosas palavras do Dante, escreveu:

> Un souvenir heureux est peut-être sur terre
> Plus vrai que le bonheur.

Acceitemos esta verdade: são ainda os nossos antepassados que nos consolam dos nossos contemporaneos, e que, por phenomenos de atavismo, nos conservam a esperança sobre os nossos descendentes.

Ah! meus senhores! que triste e fatal condão dos iniciadores de revoluções, individuos ou povos, o de serem quasi sempre sacrificados ao seu exito!

Por mais salutares que sejam, as arvores revolucionarias desentranham-se em fructos opimos sobre os quintaes vizinhos, mercê do desenvolvimento colossal dos seus ramos, e deixam caír os pomos apodrecidos e venenosos no solo que lhes deu a vida! Foi o que nos succedeu a nós, povo portuguez: da extraordinaria revolução que iniciámos, restou-nos na bôca o travo amargo da corrupção e da displicencia! Mas, se é verdadeiro o preceito de se achar consolação para as proprias miserias nas miserias alheias, o espectaculo que nos apresenta o mundo hodierno é bem de molde para nos confortar. A soberba arvore da revolução franceza, depois de espalhar pela humanidade os germens de um novo direito e os principios sagrados da liberdade, eil-a que fructifica tambem após um seculo apenas, no pomo sorvado e peçonhento da plutocracia, trazendo no perisperma as sementes da anarchia!

Mas deixei-me arrastar pelos meus pensamentos um pouco para fóra do meu programma, e surprehendo-me a entoar uma nenia, quando devêra soltar um hymno de triumpho. A festa que hoje se celebra é uma apotheose, e não têem n'ella logar as pompas do serviço funebre. Longe de nós os desfallecimentos e os desanimos! A tradição do glorioso Infante serve para nos influir, pelo exemplo, a tenacidade e o esforço e para guiar a patria no caminho do rejuvenescimento.

Quizera agora, meus prezados camaradas, recordar as façanhas immorredouras dos mareantes que colloboraram com elle nos prodromos da nossa epopêa maritima, consagrar palavras de glorificação a essa pleiade intemerata e audaciosa que até quasi ao cabo das Palmas arrancou a Africa das trevas do desconhecido. A elles pertence um logar de honra nas festas do centenario do Infante; e quando não fosse possivel moldar-lhes as effigies, os seus nomes, pelo menos, tinham direito a figurar no monumento erguido á memoria do principe navegador!

Só me resta, porém, tempo para recordar rapidamente esses nomes, ao acaso da minha reminiscencia: Gil Eannes, que dobra o cabo Bojador; Affonso Gonçalves Baldaya, que chega ao rio do Ouro; Nuno Tristão, que passa da ilha de Arguim e morre mais tarde, gloriosamente, no rio do seu nome; Antão Gonçalves, Gonçalo Pacheco, Gomes Pires, Diogo Affonso, que proseguem as explorações; Diniz Dias, que attinge o Cabo Verde; Alvaro Vasques, que passa alem d'esse cabo; Lançarote e Soeiro da Costa, que exploram o Senegal; Alvaro Fernandes, que transcursa a Serra Leôa; Diogo Gomes, que explora o Gambia, e descobre com Antonio de Noli as ilhas do Cabo Verde; Zarco e Tristão Vaz, que descobrem a Madeira; Velho Cabral, que descobre os Açores; e os collaboradores estrangeiros, o genovez Antonio de Noli, já citado, o sueco Balarte ou Abeillard, o veneziano Cadamosto...

J'en passe, et des meilleurs!

Estes nomes são honra e exemplo da marinha portugueza, mais tarde illustrada por navegantes de maior fama, mas nunca por outros mais heroicos e pertinazes. O seu arrojo venceu o pavor das superstições medievaes, percorrendo o mar Tenebroso, penetrando na zona torrida, escancarando a porta para o descobrimento do mundo. Das suas expedições brota a nova sciencia do mundo, onde bebem a largos haustos os altos espiritos de Colombo, de Gama e de Magalhães.

Essa pleiade de navegadores estrenuos constitue a guarda

avançada de civilisação europea, que hoje invade o orbe inteiro. São os pioneiros da sciencia moderna, iniciando a revolução gigantesca que ha de remodelar totalmente a vida da humanidade. São os valentes lenhadores do futuro, desbastando o matagal espesso da velha cosmographia, para dar ao homem o conhecimento perfeito da patria que lhe coube entre os innumeraveis atomos da poeira astral.

Para se fazer idéa da actividade desenvolvida n'essa epocha pelos mareantes portuguezes, basta citar as informações estatisticas, embora incompletas, que chegaram aos nossos dias, do movimento maritimo, tanto de exploração como mercantil, para as costas novamente descobertas. Segundo os calculos, que com certeza peccam antes por falta do que por excesso, de Gomes Eannes de Azurara, expediram-se no periodo de doze annos, de 1434 a 1446, cincoenta e uma caravelas. Mas só no anno seguinte, 1447, o mesmo auctor nos revela que se armaram vinte e seis caravelas e uma fusta para as partes da Guiné. Pelo mesmo tempo, pouco mais ou menos, assevera-nos Diogo Gomes que não se passava um mez sem que partissem caravelas a fazer commercio n'aquellas regiões.

Ah! Como sinto que vos impressiona dolorosamente o contraste entre essa florescente actividade e o abatimento do presente! Embora, repito! urge reagir contra os accessos estereis do desalento. As forças vivas da altiva nacionalidade portugueza estão adormecidas, não estão extinctas. Para que esta raça podesse resistir a uma decadencia de seculos, é necessario que nas suas fibras corra uma seiva energica e vivaz. Phenomenos de todos os dias nos estão provando peremptoriamente o resistente vigor da nossa raça. E já que estamos aqui, n'uma intima convivencia, na familia dos que se occupam nos rudes trabalhos do mar, permitti que me deixe arrastar por um natural impulso de orgulho, ao ver como a marinha portugueza, ainda na tragica hora que atravessâmos, não desmentiu um instante a nobreza dos seus pergaminhos e soube dar, nos seus mareantes, nos seus guerreiros, nos seus exploradores, porventura o mais importante dos contingentes para o accrescimo das nossas velhas glorias!

A ella pertence um dos papeis mais salientes na obra sacrosanta da regeneração da patria. Desempenhal-o-heis honrosamente, com os olhos fitos na memoria d'esses heroicos navegadores do seculo xv, com o coração cheio das epicas tradições do glorioso Infante. Dignos, como os nossos antepassados, de supportar altivamente essa tremenda responsabilidade, fazei votos para que o restabelecimento da nossa força naval permitta em breve a expansão das vossas poderosas faculdades de mareantes e da vossa tradicional coragem!

O timbre da marinha portugueza esteve sempre synthetisado no moto energico do Infante. Seja elle o lábaro perenne em torno do qual se congreguem a vossa actividade e o vosso patriotismo. Levada a todos os mares do mundo, essa divisa recordará a nacionaes e extranhos os prodigios herculeos da nossa historia. Dae força á minha voz obscura, para que ella seja definitivamente adoptada, como consagração do quinto centenario do principe navegador; para que na popa dos nossos navios de guerra refuljam em lettras de ouro, como estimulo e como brazão, essas palavras propheticas que traduzem em lingua extranha a nobreza dos filhos de Portugal: *Talent de bien faire!*

Ellas são o *pendant* das celebres palavras de Nelson, que a Grã-Bretanha recorda incessantemente aos seus marinheiros:

«England expects that every one will do his duty!»
«A Inglaterra espera que todos cumprirão o seu dever!»

Com a differença que estas representam uma aspiração, ao passo que a divisa do Infante, tornada a divisa da marinha portugueza, constitue uma affirmação energica [1].

---

[1] O lemma hoje adoptado na marinha portugueza: «A patria honrae que a patria vos contempla», é devido á iniciativa e ao talento de um ministro que era ao mesmo tempo um insigne homem de lettras, o sr. Mendes Leal. Comquanto litterariamente seja um verso energico e irreprehensivel, escasseia-lhe absolutamente a importancia moral que deriva das grandes tradições historicas. Como o meu illustre camarada, que

O caminho por onde o dever conduz ao poderio e á gloria, ensinámol-o nós á orgulhosa Inglaterra, ensinámol-o ao mundo inteiro. Foi uma ponte luminosa que nós construimos e por onde, a nosso exemplo, todos os povos da Europa se precipitaram n'uma ebriedade de conquista, com os olhos esgazeados para a outra margem, onde se amontoavam columnas de porphyro, zimborios de ouro, cornucopias jorrando pedrarias. Nunca exigimos direitos de portagem; mas a Europa, reconhecida, pagou-nos. Pagou-nos na moeda do desdem, pagou-nos na facil moeda da affectada ignorancia, pagou-nos, expoliando-nos.

Talent de bien faire! É por isso a divisa que convem a uma nação de sentimentalistas e contemplativos. Mas o tempo e a experiencia forçaram-nos a dar-lhe uma interpretação mais comesinha e utilitaria. Não fomos felizes na generosidade fidalga, que nos levou a fazer bem aos outros.

Utilisemo-nos por nossa vez da lição. Tratemos de fazer bem a nós proprios.

Bem sei que não é esse um ideal bastante levantado para os nossos espiritos de meridionaes; mas de cada vez que defenderem uma parcella dos nossos dominios ultramarinos, os marinheiros portuguezes hão de considerar que salvam os derradeiros e preciosos farrapos d'essa deslumbrante tunica imperial, que começaram a talhar para os nossos hombros as mãos egregias do Infante D. Henrique.

---

hoje dirige os negocios da marinha, não pôde assistir á minha conferencia, rogo a s. ex.ª se digne acceitar o requerimento que verbal e directamente tencionava então expor-lhe. Empenho os mais ardentes votos do meu espirito para que se faça a substituição d'aquelle lemma pela divisa do Infante, á qual sobeja o caracter alludido de intensa significação moral.